



Parecer nº 1042/2025/CCJR

Referente ao Projeto de Lei nº 207/2024, que “Assegura às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA – a prestação gratuita do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário, no âmbito do Estado de Mato Grosso e dá outras providências.”.

Autor: Deputado Sebastião Rezende

Nos termos do Substitutivo Integral nº 01, de autoria do Deputado Sebastião Rezende

Relator (a): Deputado (a)

Eduarda Botelho

I – Relatório

Retorna a esta Comissão, em 08/09/2025, o Projeto de Lei nº 207/2024, que “Assegura às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA – a prestação gratuita do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário, no âmbito do Estado de Mato Grosso e dá outras providências”.

O retorno dos autos ocorre para análise do Substitutivo Integral nº 01, de autoria do Deputado Sebastião Rezende, apresentado na Sessão de 09/07/2025, com a finalidade de conferir maior clareza e adequação ao conteúdo originalmente proposto (fls. 32-34). Registre-se que, em reunião realizada em 27/05/2025, esta Comissão manifestou-se favoravelmente à aprovação do projeto em sua redação original, conforme parecer consignado às fls. 17-31.

Posteriormente, a Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte reapreciou a matéria, emitindo novo parecer de mérito, desta vez favorável ao Substitutivo Integral nº 01, conforme deliberação ocorrida em 02/09/2025 (fls. 35-45).

Diante disso, os autos retornam a esta Comissão de Constituição, Justiça e Redação para emissão de parecer quanto à constitucionalidade, legalidade, juridicidade e regimentalidade do Substitutivo Integral nº 01.

É o relatório.

II – Análise

II. I. - Da(s) Preliminar(es)

Constata-se que a proposição original foi objeto de alteração por meio do Substitutivo Integral nº 01, o qual foi devidamente apreciado e acatado pela Comissão de Mérito.



Em razão dessa aprovação e conforme a praxe regimental, a matéria submetida à reapreciação por esta Comissão restringe-se ao corpo normativo constante do Substitutivo Integral nº 01.

Assim, passa-se, a partir do tópico seguinte, à análise da constitucionalidade, legalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 207/2024, de autoria do Deputado Sebastião Rezende, nos termos do referido Substitutivo Integral nº 01.

Frise-se, desde logo, que, diante da pouca modificação introduzida pelo SI 01, adotar-se-ão, neste parecer, as mesmas razões constantes do Parecer nº 004/2025/CCJR (fls. 17-31), o qual é considerado por esta Relatoria como parecer *aliunde* ou *per relationem*, mediante fundamentação por referência, motivo pelo qual os argumentos desenvolvidos nos tópicos subsequentes reproduzem, no essencial, o conteúdo daquele ato processual.

II.II - Atribuições da CCJR

Cabe à CCJR, de acordo com o art. 36 da Constituição do Estado de Mato Grosso (CE) e o art. 369, I, “a”, do RIALMT, opinar quanto ao aspecto constitucional, legal, jurídico e regimental em todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa.

Assim sendo, no âmbito desta CCJR, o exame da proposição buscará verificar, inicialmente, se a matéria legislativa proposta se encontra dentre aquelas autorizadas pela Constituição Federal aos Estados-Membros, a fim de se evitar a incidência de vício de inconstitucionalidade formal orgânica, que ocorre quando lei estadual disciplina matéria de competência da União ou dos Municípios.

Num segundo momento, analisar-se-á a constitucionalidade formal da proposição em face das disposições estabelecidas pela Constituição Federal e pela Constituição Estadual, de modo a se preservar a proposição de eventual vício formal subjetivo, caracterizado pela inobservância das regras de iniciativa reservada, ou vício formal objetivo, que se consubstancia nas demais fases do processo legislativo.

Ademais, esta Comissão apreciará a constitucionalidade material da propositura, mediante a averiguação da compatibilidade entre o conteúdo do ato normativo e os princípios e regras estabelecidas pela ordem jurídica constitucional.

Derradeiramente, realizar-se-á a análise da juridicidade, legalidade e respeito - da proposta - ao regimento interno desta Casa, de forma que a proposição esteja alinhada com o ordenamento jurídico, as decisões dos Tribunais Superiores e as demais formalidades do RIALMT.

No caso concreto, a proposição, nos termos do Substitutivo Integral nº 01, assegura às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA e ao seu acompanhante, com renda mensal de até 2 (dois) salários mínimos, o direito à prestação gratuita do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário, no âmbito do Estado de Mato Grosso, prevendo, ainda, desconto



mínimo de 50% (cinquenta por cento) no valor das passagens para aqueles que excederem as vagas gratuitas ou não se enquadrarem no limite de renda fixado.

Transcreve-se a parte dispositiva da proposta, na forma do SI-01 (fls. 32-33):

Art. 1º Fica assegurado às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA e seu acompanhante, com renda mensal de até 2 (dois) salários mínimos, o direito à prestação gratuita do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário, no âmbito do Estado de Mato Grosso.

Parágrafo único O exercício do direito assegurado no caput será garantido com a apresentação da Carteira de Identificação do Autista – CIA, nos termos da Lei Nº 10.997/19, ou qualquer outro documento que comprove a condição, como laudo médico.

Art. 2º Para atender ao disposto nesta lei, as empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário deverão disponibilizar pelo menos 02 (duas) vagas de assento por veículo, que deverá ser sinalizado e acessível.

§ 1º A reserva dos assentos pelos passageiros deverá ser feita com, no mínimo, três dias antes de sua viagem, bem como confirmar seu interesse em viajar até três horas antes do embarque.

§ 2º Fica a empresa, havendo a vaga no momento da reserva, obrigada a efetuar, bem como, somente disponibilizá-la a venda após passado o período obrigatório de confirmação ou mediante desistência do usuário beneficiário.

§ 3º As empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário deverão disponibilizar o acesso à reserva nos canais de atendimento ordinariamente oferecidos ao público para a compra de passagens.

Art. 3º Será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para as pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA que excederem as vagas gratuitas, ou que possuem renda superior a 03 (três) salários mínimos.

Art. 4º A não observância desta Lei por parte dos prestadores de serviço de transporte público intermunicipal, os sujeitará a multa que será fixada entre 100 (cem) a 300 (trezentos) UPFs/MT, tendo seu valor duplicado em caso de reincidência.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber para sua efetiva aplicação. **Parágrafo único:** Compete à Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso – AGER/MT, a edição de normas complementares objetivando o detalhamento para execução das disposições não autoaplicáveis.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

II.III - Da (In)Constitucionalidade Formal

A propositura, nos termos do Substitutivo Integral nº 01, estabelece critérios para a concessão de gratuidade no transporte coletivo intermunicipal rodoviário às pessoas com Transtorno do Espectro Autista e a seu acompanhante, desde que comprovada renda mensal de até 02 dois salários mínimos.



Não se confunde o objeto da proposição com a regulamentação do setor de transporte em si, razão pela qual não há afronta ao art. 22, XI, da CF. A matéria versa sobre a prestação de serviço público estadual, cuja titularidade compete ao Estado de Mato Grosso, nos termos do art. 25, § 1º, da CF, não havendo invasão de competência da União (art. 21, XII, “e”, CF) ou dos Municípios (art. 30, V, CF).

A competência legislativa estadual também se fundamenta no art. 24, V e XIV, da CF, por tratar de consumo e de proteção e integração social das pessoas com deficiência, em regime de competência concorrente, cabendo à União editar normas gerais e aos Estados suplementá-las.

No tocante à relação de consumo, aplica-se o Código de Defesa do Consumidor (Lei Federal nº 8.078/1990), diante da equiparação do usuário de serviços públicos ao consumidor, conforme Lei Federal nº 13.460/2017. Assim, é legítima a edição de normas estaduais sobre a matéria, à luz do art. 55 do CDC.

Também se verifica compatibilidade com o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/2015), especialmente nos dispositivos que tratam da inclusão, proteção e acessibilidade das pessoas com deficiência.

Quanto à iniciativa legislativa, não há vício, pois, a matéria não se insere nas hipóteses de iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo previstas no art. 39, parágrafo único, da CE, podendo ser proposta por qualquer parlamentar, conforme art. 39, *caput*, e art. 25, *caput*, ambos da Carta Estadual. A proposição não cria, altera ou extingue atribuições administrativas nem interfere na organização do Poder Executivo.

A gratuidade instituída caracteriza-se como instrumento de concretização de direito social, vinculado ao direito de ir e vir e à inclusão social das pessoas com TEA, em consonância com o art. 11 da CE e o art. 6º da CF.

No que se refere ao art. 113 do ADCT da CF, não há exigência de estimativa de impacto orçamentário-financeiro, pois a medida não implica renúncia de receita nem criação ou aumento de despesa pública. Eventual impacto restringe-se à política tarifária das concessionárias do serviço, não recaindo sobre o erário estadual.

O serviço é prestado por particular mediante concessão, à conta e risco da concessionária, conforme a Lei Complementar Estadual nº 149/2003, inexistindo obrigação legal de subvenção ou compensação financeira por parte do Estado.

Logo, a proposição, nos termos do Substitutivo Integral nº 01, revela-se **formalmente constitucional**, tanto sob o prisma da repartição de competências quanto da iniciativa legislativa e do aspecto orçamentário-financeiro.



II.IV - Da (In)Constitucionalidade Material

A matéria veicula típica ação afirmativa, ao conferir às pessoas com Transtorno do Espectro Autista e a seus acompanhantes um benefício que, em regra, não seria alcançado apenas pela lógica contratual entre o poder concedente e as concessionárias do serviço.

A propositura promove a inclusão e a isonomia material das pessoas com TEA, permitindo-lhes o exercício efetivo do direito de ir e vir em igualdade de condições com aquelas que não possuem o transtorno, nos termos do art. 5º, XV, da CF, do Preâmbulo e dos arts. 1º, g; 3º, f; 9º, 1, a; e 20, a, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro com status constitucional pelo procedimento previsto no § 3º do art. 5º da CF, promulgada pelo Decreto Federal nº 6.949/2009.

Tal direito encontra-se diretamente relacionado ao direito social ao transporte, previsto no art. 11 da CE, em consonância com o art. 6º, caput, da CF.

A proposição direciona-se, ainda, a grupo em situação de vulnerabilidade econômica, o que reforça sua aderência aos fundamentos da República, especialmente a cidadania e a dignidade da pessoa humana, e aos objetivos fundamentais, como a construção de uma sociedade solidária, a erradicação da pobreza, a redução das desigualdades sociais e regionais e a promoção do bem de todos, conforme arts. 1º, II e III, e 3º, I, III e IV, da CF.

Nesse contexto, o art. 6º, caput, da CF também fundamenta a materialidade constitucional da medida, por se tratar de prestação estatal positiva voltada à inclusão social.

Conforme leciona a doutrina constitucional, entendimento anotado pelo Supremo Tribunal Federal na ADI 5657:

“os direitos sociais ‘como dimensão dos direitos fundamentais do homem, são prestações positivas proporcionadas pelo Estado direta ou indiretamente, enunciadas em normas constitucionais, que possibilitam melhores condições de vida aos mais fracos, direitos que tendem a realizar a igualização de situações sociais desiguais. São, portanto, direitos que se ligam ao direito de igualdade. Valem como pressupostos do gozo dos direitos individuais na medida em que criam condições materiais mais propícias ao auferimento da igualdade real, o que, por sua vez, proporciona condição mais compatível com o exercício efetivo da liberdade’ (SILVA, José Afonso da Silva. Curso de Direito Constitucional Positivo. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 288/289)” (Rel. Luiz Fux, Tribunal Pleno, j. 17/11/2022, DJe 28/04/2023).

No mesmo sentido, decidiu o STF na ADI 1003, em consonância com posicionamento doutrinário:

“O constitucionalismo deste século não deve constituir uma exaltação do individualismo, mas um equilíbrio entre o homem e as instituições. A solidariedade é a expressão de um valor político novo que defende e tutela tanto os bens individuais, como os coletivos. É a demonstração de compromisso dos sacrifícios compartilhados. Os fatores vitais para a subsistência dos cidadãos tais



como o (...) desenvolvimento econômico, social e cultural e outros, necessitam de proteção ativa e coativa, ou porque estão ameaçados de destruição ou bloqueio, ou porque estão sendo efetivamente destruídos ou bloqueados, pela falta de solidariedade humana. É premente e necessário proteger a dignidade humana pela solidariedade da própria humanidade. Solidariedade pode ser entendida no sentido de pertença, ou seja, de partilha e de co-responsabilidade de todos os seres humanos à sorte ou vicissitudes dos demais' (TAKAI, Sérgio Massaru. Breves comentários ao princípio constitucional da solidariedade. Revista de Direito Constitucional e Internacional, 2009, n. 66. p. 295-296, grifos nossos)" (Rela. Cármen Lúcia, Tribunal Pleno, j. 01/08/2018, DJe 18/02/2019).

A proposição também se alinha ao princípio da proporcionalidade, uma vez que se mostra adequada, necessária e proporcional em sentido estrito. É adequada porque transforma em dever jurídico uma providência socialmente relevante. É necessária porque assegura o acesso efetivo ao direito de locomoção por parcela vulnerável da população. E é proporcional em sentido estrito porque há correspondência razoável entre o meio adotado e o fim pretendido, qual seja, reduzir os obstáculos materiais enfrentados pelas pessoas com TEA.

Negar à pessoa com TEA condições adequadas de locomoção representa obstáculo desproporcional ao exercício de sua liberdade. A previsão de sanções às concessionárias, nesse contexto, insere-se como instrumento legítimo de garantia de efetividade da norma.

Inegavelmente, haverá impacto ao contrato administrativo de prestação serviço público de transporte coletivo intermunicipal rodoviário causado pelo PL, mas esse impacto também se justifica sob o aspecto da justiça social, que se vê vinculado ao Princípio da Solidariedade Constitucional, que submete a todos: entes públicos e privados, inclusive as pessoas naturais.

Os valores da justiça social e da solidariedade irradiam-se por todo o ordenamento infraconstitucional, em razão da supremacia da Constituição, sendo certo que a busca pela redução das desigualdades sociais, prevista no art. 170, VII, da CF, constitui diretriz do próprio Poder Constituinte.

A doutrina também ressalta:

"o princípio da solidariedade ao ser reconhecido através da dignidade da pessoa humana em nosso ordenamento, possibilita que o direito desempenhe seu papel de transformação social utilizando-se de preceitos como justiça, ética e o valor da pessoa humana para efetivar a proteção de direitos fundamentais (CARDOSO, 2012, pág. 14).

(...)

Este princípio, portanto, deve ser o orientador das ações individuais com o foco no coletivo, pois que é um desdobramento do mandamento nuclear da Constituição: a dignidade da pessoa. A busca desta fraternidade deve ser realizada na relação do povo com o próprio povo, além, é claro, das relações entre Estado e sociedade, pois, antes de ser um preceito legal, é um atributo moral." (KUNDE, Bárbara Michele Moraes e Outros. Princípio da Solidariedade e Constitucionalização do Direito Privado: Uma Análise Conceitual e sua Inter-relação. XI Seminário Internacional de Demandas Sociais e Políticas Públicas na



Sociedade Contemporânea. VII Mostra de Trabalhos Jurídicos Científicos) – grifos e negrito nossos.

Dessa forma, constata-se que o bem jurídico tutelado pela propositura transcende mera opção política, constituindo instrumento legítimo de promoção da dignidade, da inclusão e da justiça social.

Inexistindo vícios de conteúdo compatível com a Constituição, impõe-se reconhecer a propositura, nos termos do Substitutivo Integral nº 01, como **materialmente constitucional**.

II.V - Da Legalidade, Juridicidade e Regimentalidade

Quanto à *legalidade*, verifica-se que a propositura não afronta as normas do processo legislativo, em especial a Lei Complementar Estadual nº 06/1990 e a Lei Complementar Federal nº 95/1998.

Sob outro aspecto da legalidade, importa lembrar que este parecer considera o projeto compatível com a regra do art. 113 do ADCT da CF, pois o erário não será atingido. O orçamento público estadual permanecerá ileso, uma vez que o contrato administrativo de transporte não é custeado, subvencionado ou subsidiado pelo Poder Público Estadual. Pelo que, revela-se inaplicável a Lei de Responsabilidade Fiscal, notadamente os arts. 14 e 15 da LC nº 101/2000, cuja incidência, inclusive, já foi afastada no tópico referente à constitucionalidade formal, cujos fundamentos são aqui reiterados, especialmente para afastar a exigência de estimativa de impacto.

Ressalte-se, ainda, que a propositura não institui qualquer benefício fiscal às concessionárias. Não há redução de arrecadação nem criação de despesa pública, até porque o contrato administrativo de transporte coletivo intermunicipal não se enquadra como parceria público-privada patrocinada, modalidade que exige contraprestação pecuniária do Poder Público.

Parêntese 1: O serviço de transporte tem como usuário final a pessoa natural, tornando admissível tanto a concessão comum, regida pela Lei Federal nº 8.987/1995, quanto, em tese, a concessão patrocinada, prevista no art. 2º, § 1º, da Lei Federal nº 11.079/2004 (Lei das Parcerias Público-Privadas ou Lei das PPP).

Parêntese 2: O serviço de transporte objeto da presente propositura não possui o Poder Público como usuário final, razão pela qual não se admite a concessão administrativa, prevista no art. 2º, caput e § 2º, da Lei Federal nº 11.079/2004.

O contrato vigente decorre de concessão comum, na qual inexistente aporte financeiro direto do Poder Público. Não há previsão de destinação de recursos públicos para cobrir custos dos usuários ou déficits das concessionárias, nos termos dos arts. 26 e seguintes da Lei de Responsabilidade Fiscal, tampouco se verifica o mecanismo da subvenção, previsto no art. 12, §§ 2º e 3º, inciso II, e no art. 19 da Lei Federal nº 4.320/1964.



A inexistência de contraprestação pecuniária pelo Estado de Mato Grosso é demonstrada pelo Decreto Estadual nº 1.020/2012, bem como pelas Leis Complementares Estaduais nº 149/2003, nº 429/2011 e nº 432/2011.

Cumprе ressaltar que tais diplomas não contemplam cláusula de repartição objetiva de riscos entre concessionária e poder concedente, o que confirma que o modelo adotado é o da concessão comum, e não o da concessão patrocinada.

Além disso, as leis estaduais, os editais e os contratos administrativos não contêm regras típicas do regime das parcerias público-privadas, especialmente aquelas previstas no art. 2º, § 1º, no art. 4º, VI e no art. 5º, III, VI, IX e XI, da Lei Federal nº 11.079/2004.

Neste contexto, resta evidenciado que o regime contratual do transporte coletivo intermunicipal em Mato Grosso é o da concessão comum, nos termos da Lei Federal nº 8.987/1995.

Para fins de transparência e comprovação, registram-se os seguintes links oficiais, gerenciados pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA, que permitem acesso à legislação, editais e contratos das concessões:

- <https://www.sinfra.mt.gov.br/normas-gerais3>
- <https://www.sinfra.mt.gov.br/licitacoes>
- <https://www.sinfra.mt.gov.br/contratos-e-permissoes>
- <https://www.sinfra.mt.gov.br/-/concorr%C3%Aancia-p%C3%BAblica-n%C2%BA-039/2024/sinfra-sterip>

Conclui-se, assim, que a propositura não incide na criação ou majoração de despesa obrigatória, tampouco em renúncia de receita, atendendo aos ditames dos arts. 14 e 15 da Lei de Responsabilidade Fiscal, sendo desnecessária a apresentação de estimativa de impacto orçamentário-financeiro.

De igual modo, as disposições do projeto não tratam de implementação de ações governamentais ou de políticas públicas, nos termos do art. 16 da LRF.

A justificativa da proposição é clara ao demonstrar que suas regras não objetivam a fixação de metas ou diretrizes de política pública, limitando-se a instituir a gratuidade de passagens para pessoas com TEA, independentemente de integração a planos, programas, ações ou atividades estatais.

Ora, a Política Pública é “o conjunto de programas, ações e atividades desenvolvidas pelo Estado brasileiro no sentido de assegurar a realização de direitos constitucionalmente previstos (...)” (ABRAHAM, Marcus. *Lei de Responsabilidade Fiscal Comentada*. 3ª ed., Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 172-173). Sabe-se que:

As políticas públicas são planejadas e implementadas a partir da integração entre planos, programas, ações e atividades. Os *planos* estabelecem diretrizes, prioridades e objetivos gerais a serem alcançados em determinados períodos. Os *programas* estabelecem, por sua vez, objetivos gerais e específicos focados em



determinado tema. As *ações* visam ao alcance de determinado objetivo estabelecido pelo programa e a *atividade*, por sua vez, visa dar concretude à ação. (ABRAHAM, *ob. cit.*, p. 172-173, nota de rodapé).

Pois bem, o projeto não estabelece integração formal entre essas categorias, pois o direito instituído independe de estrutura programática ou de processo escalonado de implementação. Consiste, na prática, em comando normativo direto de concretização do direito social ao transporte para pessoas com TEA

A vontade legislativa, aqui, é suficiente para materializar o direito, não exigindo atos legislativos ou administrativos adicionais para sua implementação, especialmente porque se trata de direito fundamental decorrente diretamente da Constituição, cuja vigência já se projeta há quase quatro décadas.

A regra da gratuidade representa medida concreta de integração social, inclusive retomando, em parte, o modelo anteriormente previsto na Lei Estadual nº 10.431/2016 (Lei do Passe Livre), posteriormente declarada inconstitucional pelo Tribunal de Justiça do Estado de Mato Grosso nos autos da ADI nº 1004201-74.2019.8.11.0000.

Registre-se que os fundamentos daquele julgado foram considerados na presente análise.

Ressalte-se que eventual impacto sobre os contratos administrativos de concessão não caracteriza, por si só, afronta à legalidade ou à LRF, uma vez que eventuais desequilíbrios contratuais deverão ser avaliados e solucionados no âmbito próprio da execução contratual.

A legislação vigente admite o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos mediante mecanismos já previstos, como a matriz de risco, definida como:

“cláusula contratual definidora de riscos e de responsabilidades entre as partes e caracterizadora do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, em termos de ônus financeiro decorrente de eventos supervenientes à contratação”, que permite o reajustamento em sentido estrito e a repactuação (art. 6º, LVIII e LIX, c/c art. 124 da LF 14.133/2021 – Lei das Licitações), inclusive mediante a prorrogação contratual (art. 23, XII, da LF 8.987/1995).

Nesta conjuntura, a gratuidade instituída pelo projeto pode, em tese, ser enquadrada como hipótese de fato do príncipe, conforme conceituação de Alexandre Mazza:

(...) todo acontecimento externo ao contrato e de natureza geral (abrange toda a coletividade) provocado pela entidade contratante, “sob titulação jurídica diversa da contratual”. Exemplos: criação de benefício tarifário não previsto, aumento de tributo promovido pela entidade contratante. Se a majoração de tributo for realizada por outra esfera federativa, aplica-se a teoria da imprevisão, e não o fato do príncipe” (MAZZA, Alexandre. *Manual de Direito Administrativo*. 13. ed. - São Paulo: SaraivaJur, 2023, p. 810).



Todavia, eventual reequilíbrio somente poderá ser discutido após a promulgação e entrada em vigor da lei, quando se verificar, concretamente, a ocorrência de impacto relevante e devidamente demonstrado.

Não cabe, portanto, antecipar essa análise na fase legislativa, em que imperam a generalidade e a abstração da norma.

Nesse cenário, eventuais ajustes contratuais serão realizados no momento oportuno, mediante revisão administrativa, resguardados o ato jurídico perfeito, o direito adquirido e os princípios do direito público, em especial o da supremacia do interesse público.

Reitera-se que o projeto não incide sobre o campo orçamentário-financeiro previsto no art. 113 do ADCT, embora possa produzir efeitos reflexos na relação contratual administrativa.

Caso algum desequilíbrio seja comprovado na fase de execução contratual, este deverá ser solucionado pelos instrumentos próprios do Direito Administrativo e da legislação vigente, evitando-se, contudo, que eventuais reajustes tarifários inviabilizem o acesso ao transporte pelos demais usuários.

Por fim, registre-se que a análise da legalidade afasta a aplicação prévia da Lei de Responsabilidade Fiscal, devendo prevalecer, no caso, as normas do regime licitatório e contratual, inclusive as previstas na LCE nº 429/2011, especialmente em seus arts. 2º, I, II e III, art. 3º, IV, e art. 4º, II e IX.

Diante disso, conclui-se que a propositura, nos termos do Substitutivo Integral nº 01, atende aos requisitos de legalidade.

Quanto à *juridicidade*, verifica-se que a norma preenche os atributos essenciais de uma lei, quais sejam generalidade, abstratividade e coercibilidade, razão pela qual é juridicamente adequada.

Quanto à *regimentalidade*, não se identificam vícios ou óbices ao regular prosseguimento da tramitação no âmbito desta Casa Legislativa.

Em face de todo o exposto, não se evidenciam questões atentatórias à legalidade, juridicidade ou regimentalidade, mostrando-se admissível a aprovação da proposição legislativa, nos termos do Substitutivo Integral nº 01.

É o parecer.

III - Voto do (a) Relator (a)

Pelas razões expostas, voto **favorável** à aprovação do Projeto de Lei nº 207/2024, **nos termos do Substitutivo Integral nº 01**, ambos de autoria do Deputado Sebastião Rezende.

Sala das Comissões, em 25 de novembro de 2025.



IV - Ficha de Votação

Projeto de Lei nº 207/2024 – <i>Substitutivo Integral nº 01</i> – Parecer nº 1042/2025/CCJR
Reunião da Comissão em <u>25 / 11 / 2025</u>
Presidente: Deputado (a) <u>Eduardo Botelho</u>
Relator (a): Deputado (a) <u>Eduardo Botelho</u>

Voto Relator (a)
Pelas razões expostas, voto favorável à aprovação do Projeto de Lei nº 207/2024, nos termos do Substitutivo Integral nº 01 , ambos de autoria do Deputado Sebastião Rezende.

Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (a)
Relator (a)	
Membros (a)	