MUNICÍPIO DE MURIAÉ
GABINETE DO PREFEITO

CÂMARA MUNICIPAL DE MURIAÉ
PROTOCOLO SOB Nº 096
DATA: 12/04/21
HORA: 10:32

Projeto de Lei 91 /2021

"Altera a Lei n. 3.466, de 26 de junho de 2007, e disciplina o auxílio Tarifário ao Transporte Público Coletivo e dá outras providências"

O Prefeito Municipal de Muriaé:

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou, e eu, em seu nome sanciono a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 6º, da Lei Municipal n. 3.466, de 26 de junho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

" Art. 6° - Constituem fontes de receitas para o custeio, subsídio ou auxílio financeiro ao sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Muriaé, a ser incorporado no Fundo Municipal de Transportes:

I - as taxas de administração previstas nesta lei;

II - as penalidades pecuniárias impostas a operadores privados;

III - a remuneração pelos serviços que prestar, cobrados de usuários e fixados pelo Prefeito Municipal;

IV - dotação orçamentária do Município ou de recursos oriundos de doações;

V - transferências da iniciativa privada, referente a instituições de transportes;

VI - receitas eventuais, receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

VII - receitas de multas de trânsito, estabelecida pelo Artigo 260, da Lei Federal 9.503, de 23 de setembro de 1999;

VIII - os recursos de natureza orçamentária ou extraorçamentária que lhe forem destinados pelos governos federal, estadual ou municipal;

IX - os recursos com a publicidade através de aplicativos, na prestação de serviços de transporte de passageiros, fretamento, serviços especiais, carga/descarga e encomendas;

X - taxas pela prestação de serviços de transporte por aplicativo;

XI - os recursos com a publicidade nos coletivos, no sistema viário, pontos de embarque/desembarque, rodoviárias, estações, terminais e corredores de transportes;

XII - os recursos com a publicidade no sistema de sinalização horizontal, vertical e semafórica;

XIII - estacionamento rotativo;

XIV - parque de estocagem;

XV - áreas de estacionamentos;

XVI - superávit das receitas auferidas junto à Estação Rodoviária;

XVII - receitas oriundas de concessões de serviços públicos, através de pagamentos de outorga;

XVIII - IPVA;

XIX - praças de pedágios;

JOSE BRAZ:00303615672

Assinado de forma digital por JOSE BRAZ:00303615672
DN: c=BR, ou=ICP-Brasil, ou=20302311000112, ou=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO), ou=presencial, cn=JOSE BRAZ:00303615672
Dados: 2021.04.09 16:41:42 -03'00'

XX - prestação de serviços efetuados pelo Departamento de Transportes e Trânsito - DEMUTRAN, tais como:
a) Desvios de tráfego;
b) Obras;
c) Sinalização de áreas especiais e/ou particulares;
XXI - juros bancários e rendas de capital, provenientes da imobilização ou aplicações do Fundo Municipal de Transportes."

Art. 2º - Fica autorizada a realização de aditivos ao contrato de exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros, para introdução dos novos procedimentos e para que se normatize a forma de pagamento e seus reajustes em respeito ao equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 3º - Fica autorizada a compatibilização com o Plano Plurianual - PPA e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO, através da inserção da dotação orçamentária, para fins de cumprimento da presente Lei.

Art. 4º - O artigo 60, da Lei Municipal n. 3.466, de 26 de junho de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

*" **Art. 60** - A concessionária do Sistema de Transporte Coletivo será remunerada:*
I – pela receita tarifária direta e indiretamente arrecadada;
II – por receitas adicionais, geradas por projetos e serviços associados e por outras fontes alternativas, complementares e acessórias, subsídios complementares ou projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto na Seção VIII – da Política Tarifária e da Remuneração do Serviço, da Lei municipal n. 3.466/2007, no seu artigo 60, o art. 6º, da Lei 8.987/97 e dos arts. 9º e 14, da Lei 12.587/12."

Art. 5º - O artigo 66, da Lei Municipal n. 3.466, de 26 de junho de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 66 – Serão admitidos subsídios e /ou auxílio financeiro em favor da concessionária, nos termos da Leis Federais n. 8.987/95 e n. 12.587/12.
Parágrafo Primeiro – Observadas as peculiaridades de cada serviço público, é facultado ao poder concedente prever, em favor das concessionárias, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, subsídios complementares e /ou auxílio financeiro, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas.
Parágrafo Segundo – Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços.
Parágrafo Terceiro – As tarifas poderão ser diferenciadas, a critério do poder concedente, para atenderem às características técnicas e aos custos específicos provenientes do atendimento de áreas específicas ou aos distintos segmentos de usuários."

JOSE BRAZ:00303615672

Art. 6º - A Prefeitura Municipal de Muriaé poderá conceder auxílio financeiro ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município, através de receitas extra tarifárias, receitas alternativas, de créditos adicionais especiais e suplementares, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços.

Art. 7º - O limite máximo da despesa com a contribuição financeira será fixado anualmente na lei orçamentária do município.

Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias contados da data de sua publicação.

Art. 9º - Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 10 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Muriaé, 08 de abril de 2021.

JOSE BRAZ:00303615672

Assinado de forma digital por JOSE BRAZ:00303615672
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=20302311000112, ou=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO), ou=presencial, cn=JOSE BRAZ:00303615672
Dados: 2021.04.09 16:42:15 -03'00'

JOSÉ BRAZ
Prefeito Municipal de Muriaé

MUNICÍPIO DE MURIAÉ
GABINETE DO PREFEITO

Muriaé, 08 de abril de 2021

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores,

Saudações. É com imensa satisfação, nos termos das disposições legais vigentes e com fulcro no artigo 80 da Lei Orgânica do Município de Muriaé, que encaminho o presente Projeto de Lei a esta Augusta Casa Legislativa para que seja apreciado, discutido e votado em caráter de urgência, com a seguinte:

JUSTIFICATIVA

Encaminho a Vossas Excelências, para exame dessa Egrégia Câmara Municipal, o Projeto de Lei que altera dispositivos da Lei n. 3.466, de 26 de junho de 2007, e autoriza o subsídio no sistema de transporte coletivo de passageiros no município.

O transporte público é um dos maiores desafios para as administrações municipais: busca compatibilizar as necessidades de deslocamentos da população, os custos de realização dos serviços, a capacidade de pagamento da tarifa por parte dos usuários e o controle público sobre a prestação adequada dos serviços.

Como um serviço de interesse coletivo, o transporte público coletivo é essencial ao funcionamento da sociedade, permitindo que as pessoas acessem locais de trabalho, equipamentos sociais e de lazer, oportunidades de consumo, serviços de saúde, dentre outros. O transporte coletivo viabiliza o crescimento das cidades, organizando e condicionando a ocupação dos espaços urbanos e o uso do solo, através da articulação entre as atividades desenvolvidas nos diferentes locais.

Trata-se de serviço público essencial que deve atender a necessidades sociais e dar suporte a atividades econômicas. Torna-se, portanto, merecedor de tratamento prioritário, no sentido econômico-financeiro.

O momento atual do sistema de transporte no Brasil requer, do poder público, maior criatividade e empenho na otimização dos recursos disponíveis, para busca de soluções as múltiplas questões que afetam o setor.

Atualmente enfrentamos graves problemas relacionados ao transporte público, os quais variam desde a falta de investimentos no setor, até a não qualificação, não priorização e o grande número de veículos particulares, cujo trânsito nas cidades e centros urbanos vem aumentando de forma exponencial.

O transporte público brasileiro está em patente declínio. Os usuários já não o veem como uma alternativa compensatória, pois carecem da qualidade necessária para atender a população, com o tempo de deslocamento e a velocidade operacional atuando como obstáculo à efetividade.

O sistema de transporte de Muriaé tem como principal foco de deslocamento a área central da cidade. Uma alta porcentagem dos empregos e grande parte das oportunidades de consumo de bens e serviços está localizada no centro ou ao longo dos eixos viários radiais que fazem a ligação do centro com as áreas residenciais.

A concentração da necessidade do transporte no centro da cidade acarreta a grande sobreposição de itinerários, com pequenas variações, apenas nos bairros, nas pontas de linhas, com efetivo prejuízo operacional, além de grande incidência de variações e atendimentos especiais nas linhas operadas, prejudicando a frequência e as necessidades de deslocamento dos usuários.

Para aumentar a atratividade do sistema, caberia ao Município adotar um conjunto de novas diretrizes, tais como: a) desenho de itinerários mais diretos em direção à região central; b) eliminar percursos desnecessários; c) eliminar pontos de retardamento; d) evitar sobreposição de serviços e itinerários; e) proporcionar, quando possível, tratamento preferencial ao transporte coletivo (por exemplo: faixas exclusivas e reservadas); f) proporcionar perfeitas condições de acesso e de transferência para outras modalidades; g) implantar novas tecnologias, com o objetivo de envolver a população usuária.

De acordo com o artigo 175 da Constituição da República, "incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos". O parágrafo único do referido dispositivo prevê, ainda, que cabe a lei dispor sobre: o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; os direitos dos usuários; a política tarifária; a obrigação de manter serviço adequado.

A Lei Federal nº 8.987/95, por sua vez, dispõe que incumbe ao poder concedente regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação (art. 29, I), cabendo-lhe, ainda, aplicar as penalidades regulamentares e contratuais (art. 29, II), intervir na prestação dos serviços (inciso III), extinguir a concessão (inciso IV), cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão (inciso VI), além de zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas (inciso VII), dentre outros poderes.

A legislação federal prossegue discriminando os direitos e deveres dos usuários, dentre os quais se encontram o de receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos (art. 7º, II), levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes aos serviços prestados (art. 7º, IV), bem como comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação dos serviços (art. 7º, V).

Além da lei acima referida, a Lei nº 12.597/12, traz regramentos aplicáveis ao serviço de transporte público, nos artigos 9º, 10, 11 e 12, que assim dispõem:

> *Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.*
> *§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.*
> *§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.*
> *§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do*

*usuário denomina-se **déficit** ou subsídio tarifário.*
*§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superávit** tarifário.*
*§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **déficit** originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.*
*§ 6º Na ocorrência de **superávit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.*
§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.
§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.
§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.
§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:
I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e
III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.
§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.
§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:
I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente;
V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.
Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Portanto, observadas as peculiaridades de cada serviço público, é facultado ao poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, subsídios complementares, acessórios ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto nos artigos 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66 e 67 da Lei Municipal de nº 3.466 de 26 de junho de 2007, que tratam da política tarifária e da remuneração do serviço, bem como o disposto no artigo 6º da Lei 8.987/97 e no artigo 9º da Lei 12.587/12.

Importante ressaltar que o contrato de concessão de transporte coletivo estabelece a garantia de revisão das tarifas quando há alteração dos custos inerentes a prestação do serviço. Da mesma forma, prevê a Lei Federal de nº 12.587/2.012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Tudo isso se harmoniza com as regras de política tarifária previstas no Capítulo IV da Lei Federal nº 8.987/1995, cujo §1º do artigo 6º estabelece a necessidade de se promover a modicidade das tarifas como forma de garantir o acesso universal ao serviço.

O art. 9º, §§ 3º e 5º a Lei 12.587/2012, possibilita ao município fixar o preço da tarifa em valor inferior aos custos do serviço, desde que proporcione ao concessionário formas de garantia do equilíbrio contratual, assim como o usuário tem o direito que as tarifas cobradas sejam as mais módicas possíveis.

Neste sentido, visamos a continuidade do serviço a preços compatíveis com a realidade econômica local e garantia da universalização do transporte coletivo.

Com o desequilíbrio entre oferta e demanda, as empresas operadoras, principalmente aquelas cuja remuneração depende exclusivamente da arrecadação proveniente do pagamento das tarifas, se viram em situação extremamente delicada.

Dentro deste cenário, a Associação de Transportes Urbanos encaminhou as áreas competentes do Governo Federal, particularmente ao Ministério da Economia, propostas para gerar recursos extraordinários, destinados a custear os serviços no período da crise e reduzir custos operacionais.

Caso as propostas ou sugestões já apresentadas não sejam viabilizadas, com a implantação imediata das ações previstas, não haverá como impedir que as empresas do município interrompam suas atividades e deixem de operar as linhas e de transportar passageiros, por absoluta falta de condições financeiras.

A interrupção do serviço e consequente ausência de transporte prejudicará uma grande gama de cidadãos, que não chegará ao local de trabalho, que não se deslocará até a escola, que não acessará o médico ou o hospital, que não chegará até as lojas ou ao supermercado. Sem o transporte, as pessoas entram em isolamento laboral, social e vivencial.

O transporte coletivo, portanto, viabiliza o crescimento da cidade, organizando e condicionando a ocupação dos espaços urbanos e o uso do solo, através da articulação entre as atividades desenvolvidas nos diferentes locais, por se tratar de serviço público essencial e por atender as necessidades sociais e as atividades econômicas do município, tornando-se imperativo e merecedor seu tratamento prioritário.

Eventual interrupção prejudicará, sobremaneira, os mais necessitados, que tem apenas o transporte coletivo como seu meio de locomoção, em especial no Município de Muriaé, que possui, no tráfego atual de usuários, o percentual de gratuidade superior a 38%, como constatado recentemente pelos levantamentos operacionais.

Além dos dados acima apontados, a crise provocada pelo *coronavírus* acarretou uma redução drástica no número de passageiros pagantes no sistema, que antes transportava em torno de 350.000 (trezentos e cinquenta) mil passageiros pagantes e hoje transporta em torno de 60.000 (sessenta) mil passageiros pagantes, o que representa uma redução aproximada de 83%.

A Lei Municipal n. 3.466, de 26 de junho de 2007, que trata da concessão para a outorga dos serviços de transportes, é anterior à Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, a qual instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e trouxe inovações que precisam ser atualizadas e inseridas na legislação municipal.

Os dispositivos da Lei Municipal n. 3.466/2007 acima referidos, caso não atualizados, permanecerão frontalmente contrários às Leis Federais nº 12.587/2012 (Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana), nº 8.666/93 (Estatuto de Licitações e Contratos Administrativos) e nº 8.987/95 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos). Todas estas legislações federais portam normas gerais sobre licitações e contratos e sua obediência é obrigatória para os entes municipais, sob pena de declaração de nulidade dos atos administrativos a elas opostos ou delas divergentes.

As Leis Federais nº 8.666/93, nº 8.987/95 e nº 12.587/12 estabelecem o dever-poder da Administração Pública de preservar, ao longo de todo o contrato, o equilíbrio econômico-financeiro do mesmo, o que envolve a fixação de reajustes anuais justos e segundo a variação da planilha de custos, em especial as vinculações ao edital nº 004/2007, Processo Administrativo nº 100/2007 e a Seção VIII da Lei Municipal de Nº 3.466 de 26 de junho de 2007.

Além disso, há a figura das revisões periódicas das tarifas, cujo objetivo é recompor o custo das passagens quando os reajustes não se mostrarem suficientes ou quando houver onerações que recaiam sobre a operação, comprometendo a equação inicial, em prejuízo da *concessionária*.

A Lei Federal nº 12.587/2012 prevê, ainda, que a existência de déficit tarifário, cujas causas principais costuma residir na insuficiência do *quantum* dos reajustes e na amplitude de gratuidades no sistema, poderá/deverá ser subsidiada pelo erário municipal, ou seja, com recursos do Poder Concedente (art. 9º, §5º).

Revela-se, necessário, portanto, modificar a redação dos artigos 6º e 60 e seguintes da Seção VII, do Capítulo II, da Lei Municipal n. 3.466, de 26 de junho de 2007, como forma de mitigar os problemas acima expostos e adequar a legislação municipal aos ditames das legislações federais.

Diante do exposto, solicitamos análise e ulterior deliberação do presente projeto pelos nobres edis.

Atenciosamente,

JOSE BRAZ:00303615672

Assinado de forma digital por JOSE BRAZ:00303615672
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=20302311000112, ou=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO), ou=presencial, cn=JOSE BRAZ:00303615672
Dados: 2021.04.09 16:42:55 -03'00'

JOSÉ BRAZ
Prefeito Municipal de Muriaé

Exmo. Sr. ANTÔNIO AFONSO SOARES TOMAZ
DD. Presidente da Câmara Municipal