



# Câmara Municipal de Jacareí

## PALÁCIO DA LIBERDADE

### PROJETO DE LEI DO EXECUTIVO

#### Nº 28, DE 03.12.2019

**ASSUNTO:** PROJETO DE LEI – INSTITUI SUBSÍDIO TARIFÁRIO AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

**AUTOR:** PREFEITO MUNICIPAL IZAÍAS JOSÉ DE SANTANA.

**DISTRIBUÍDO EM:** 04 DE DEZEMBRO DE 2019  
**PRAZO FATAL:** 03 DE FEVEREIRO DE 2020  
**DISCUSSÃO ÚNICA**

**OBSERVAÇÃO:** ESTE PROJETO TRAMITA EM REGIME DE URGÊNCIA, CONFORME SOLICITADO PELO PREFEITO MUNICIPAL ATRAVÉS DO OFÍCIO Nº 544/2019-GP, DE 28 DE NOVEMBRO DE 2019.

<b>Aprovado em Discussão Única</b> Em ____ de ____ de ____ _____ Presidente	<b>REJEITADO</b> Em ____ de ____ de ____ _____ Presidente
<b>Aprovado em 1ª Discussão</b> Em ____ de ____ de ____ _____ Presidente	<b>ARQUIVADO</b> Em ____ de ____ de ____ _____ Setor de Proposituras
<b>Aprovado em 2ª Discussão</b> Em ____ de ____ de ____ _____ Presidente	Adiado em ____ de ____ de ____ Para ____ de ____ de ____ _____ Secretário-Diretor Legislativo
Adiado em ____ de ____ de ____ Para ____ de ____ de ____ _____ Secretário-Diretor Legislativo	Adiado em ____ de ____ de ____ Para ____ de ____ de ____ _____ Secretário-Diretor Legislativo
Encaminhado às Comissões nºs:	Prazo das Comissões: ____ / ____ / ____



Prefeitura de Jacareí  
Gabinete do Prefeito



Ofício nº 544/2019-GP

Jacareí, 28 de novembro de 2019.

Ao Senhor

**ABNER DE MADUREIRA**

D.D. Presidente da Câmara Municipal de Jacareí / SP

PROTOCOLO Nº <u>1405</u> TIPO: _____
DATA <u>03/12/19</u> ASS: <u>MGR</u>
CAMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

Senhor Presidente,

Encaminho anexo, Projeto de Lei nº 32/2019, para apreciação dos Senhores Vereadores.

**Projeto de Lei nº 32/2019** – Institui subsídio tarifário ao transporte público coletivo municipal de passageiros e dá outras providências.

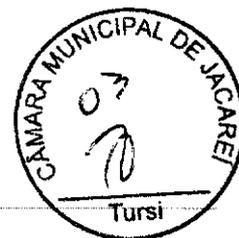
**Solicitamos ainda, sejam as proposições submetidas ao regime de tramitação urgente nos termos do Artigo 91, Inciso I, Parágrafo I, da Resolução 642, de 29 de setembro de 2005.**

Sendo o que nos compete para o momento, aproveitamos a oportunidade para renovar votos de estima e consideração.

Respeitosamente,

IZAIAS JOSÉ DE SANTANA

Prefeito do Município de Jacareí



**PROJETO DE LEI Nº 32, DE 28 DE NOVEMBRO DE 2019.**

Institui subsídio tarifário ao transporte público coletivo municipal de passageiros e dá outras providências.

O Prefeito do Município de Jacareí, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

**Art. 1º.** Fica instituído no Município de Jacareí o subsídio tarifário ao Transporte Público Coletivo Municipal de Passageiros, com o objetivo de custear a diferença tarifária para os usuários não contemplados com benefícios de transporte público coletivo municipal.

**Parágrafo único.** Para custear o subsídio tarifário, fica o Município de Jacareí autorizado a conceder isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN à concessionária de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros nos exercícios de 2020 e 2021.

**Art. 2º.** Durante o prazo indicado no parágrafo único do art. 1º desta Lei, a Secretaria de Mobilidade Urbana avaliará periodicamente se as condições, parâmetros e variáveis consideradas nos estudos de realinhamento tarifário, e que fundamentam a concessão da isenção prevista nesta Lei, justificam a manutenção ou não do benefício.

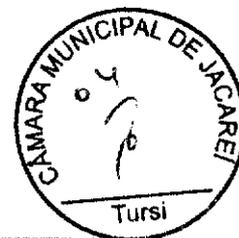
**Parágrafo único.** Caso a Secretaria de Mobilidade Urbana entenda pela não comprovação dos requisitos que justifiquem a manutenção da isenção, esta será imediatamente revogada por lei municipal, de iniciativa do Chefe do Poder Executivo.

**Art. 3º.** Fica concedida gratuidade da tarifa de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros, limitada a 2 (duas) passagens diárias, aos aposentados e pensionistas residentes em Jacareí que cumulativamente preenchem os seguintes requisitos:

I - 60 (sessenta) a 64 (sessenta e quatro) anos de idade;



**Prefeitura de Jacareí**  
Gabinete do Prefeito



II - renda familiar mensal não superior a 2 (dois) salários mínimos.

§ 1º. Os usuários já cadastrados junto à concessionária de transporte público coletivo de passageiros deverão realizar o cadastro na Prefeitura até 31/03/2020, e durante esse prazo continuarão usufruindo do benefício mediante apresentação do cartão Superpasse Sênior.

§ 2º. Os usuários que já preenchem os requisitos indicados no *caput* e que ainda não são cadastrados junto à concessionária de transporte público coletivo de passageiros deverão se cadastrar junto à Prefeitura Municipal para usufruir do benefício.

§ 3º. A partir de 01 de janeiro de 2021, os usuários indicados neste artigo deverão realizar anualmente, em seu mês de aniversário, o recadastramento junto à Prefeitura, sob pena de suspensão da gratuidade até que seja regularizado o cadastro.

**Art. 4º.** A Secretaria Municipal de Assistência Social fica definida como fonte de custeio das despesas relativas aos benefícios de transporte concedidos a:

I - Usuários aposentados e pensionistas com idade de 60 (sessenta) a 64 (sessenta e quatro) anos, regularmente cadastrados junto à Prefeitura Municipal de Jacareí, nos termos do art. 3º desta lei;

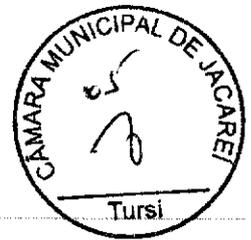
II - Usuários portadores de deficiência, carentes, residentes no Município de Jacareí, que tenham dificuldade de locomoção, e respectivo acompanhante, nos termos definidos pela Lei nº 4.661, de 27 de dezembro de 2002.

**Art. 5º.** A Secretaria Municipal de Educação fica definida como fonte de custeio das despesas relativas aos benefícios de transporte concedidos a:

I - Usuários estudantes carentes do ensino público e privado, infantil e fundamental, nos exatos termos da Lei nº 4.832, de 07 de janeiro de 2005;



**Prefeitura de Jacareí**  
Gabinete do Prefeito



II - Usuários estudantes regularmente matriculados em instituições públicas ou privadas de ensino fundamental, médio, superior ou profissionalizante, nos termos do Decreto nº 695, de 1º de junho de 2010.

**Art. 6º.** Os cartões emitidos pela concessionária do serviço de transporte público municipal de passageiros em favor dos usuários indicados nos arts. 4º e 5º são intransferíveis, de uso exclusivo do respectivo beneficiário, e o uso indevido poderá acarretar o bloqueio do cartão e a suspensão do benefício, além da aplicação das demais sanções legais cabíveis.

**Art. 7º.** O reembolso do valor correspondente aos benefícios custeados pela Secretaria Municipal de Educação e pela Secretaria de Assistência Social ficam condicionados à apresentação mensal de planilha gerencial de controle de passageiros e à disponibilização do espelhamento da bilhetagem eletrônica à Secretaria de Mobilidade Urbana, que demonstrem a efetiva utilização de cada modalidade do benefício.

**Art. 8º.** Para atender ao disposto nesta Lei, fica o Chefe do Executivo autorizado a proceder aos ajustes necessários na Lei de Diretrizes Orçamentárias do exercício de 2020, mediante republicação do quadro "Estimativa e Compensação da Renúncia de Receita", que integra o anexo de metas fiscais previsto no art.4º, § 2º, inciso V, da Lei Complementar nº 101/2000.

**Art. 9º.** Esta Lei entra em vigor em 1 de janeiro de 2020, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito, 28 de novembro de 2019.

**IZAIAS JOSÉ DE SANTANA**  
**Prefeito Municipal de Jacareí**



## MENSAGEM

Tenho a honra de submeter à análise dessa Egrégia Casa Legislativa, o incluso Projeto de Lei, que institui subsídio para custeio parcial do Sistema de Transporte Coletivo Municipal e estabelece as fontes de custeio dos benefícios de transporte concedidos às respectivas classes de usuários.

O subsídio visa a custear a diferença tarifária em favor dos usuários não contemplados com benefícios de transporte público, de modo a manter o valor da tarifa e preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato firmado com a concessionária.

Isto porque, de acordo com estudo do Instituto Federal de São Paulo-Campus Jacareí elaborado em fevereiro de 2018 e Relatório da Comissão Tarifária datado de 22/10/2019, foi constatado desequilíbrio econômico e financeiro no contrato de concessão do serviço público de transporte municipal de passageiros, sendo necessária a intercessão da Administração Pública a fim de equalizar o valor da tarifa e restabelecer o equilíbrio contratual.

O estudo demonstra que atualmente a 'tarifa pública', que é paga diariamente pelo usuário, é insuficiente para cobrir a 'tarifa técnica', que consiste no valor que supre todas as despesas da concessão, inclusive depreciação e remuneração do capital investido e gratuidades.

Destaca-se que os benefícios e gratuidades são incluídos nos custos de operação da concessionária e rateados no cálculo da tarifa pública. Contudo, se na equalização do contrato for mantida essa regra, o valor da tarifa se tornará demasiadamente oneroso aos usuários que não recebem nenhum benefício de transporte, e, portanto, pagam o valor integral da tarifa, sendo que esses usuários pagantes pertencem preponderantemente às classes D e E.

Vê-se, portanto, que essa situação requer atenção, na medida em que revela uma grave injustiça social, além de causar evasão desses usuários pagantes para o transporte clandestino e afetar a qualidade dos serviços.



**Prefeitura de Jacareí**  
Gabinete do Prefeito



Nesse intuito, a propositura legislativa estabeleceu o subsídio tarifário para custeio parcial do sistema de transporte público, a fim de que o Município assumira indiretamente parte deste custo, mediante a concessão de isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN à concessionária do serviço, para que os valores não sejam absorvidos apenas pelos usuários, medida que contribui, ainda, para o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Do ponto de vista jurídico, não há restrição à adoção de subsídio tarifário, uma vez que autorizado expressamente no art. 9º, § 5º, da Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), haja vista que é considerado uma forma de auxílio aos usuários, eximindo-os do encargo financeiro decorrente do desequilíbrio contratual:

*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.*

*(...)*

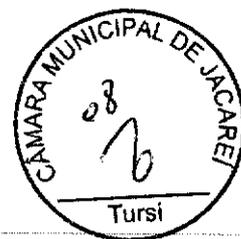
*§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.*

Importa destacar que a proposta legislativa prevê que a isenção concedida será periodicamente reavaliada pela Secretaria de Mobilidade Urbana, que analisará todas as condições e critérios que determinaram a concessão do benefício, a fim de opinar pela manutenção ou não deste.

Dispõe ainda o projeto de lei, sobre a concessão de gratuidade de 02 (duas) passagens diárias no transporte público coletivo municipal aos aposentados e pensionistas da faixa etária entre 60 (sessenta) a 64 (sessenta e quatro) anos, haja vista que o art. 39, § 3º, da



**Prefeitura de Jacareí**  
Gabinete do Prefeito



Lei Federal nº 10.741/203 (Estatuto do Idoso) aborda a concessão desse benefício como facultativa aos municípios.

Para obter tal benefício, os “Sênior” deverão se inscrever junto à Prefeitura Municipal, comprovando o atendimento aos requisitos previstos na proposta, e aqueles que já usufruem da gratuidade deverão realizar o referido cadastro até 31/03/2020 e comprovar tais condições para validar o benefício.

Destaca-se que a adoção dos critérios “aposentados e pensionistas” e “renda familiar” na concessão da gratuidade aos Sênior visa a garantir que o benefício seja concedido aos usuários que realmente necessitam.

O projeto de lei dispõe, ainda, sobre a definição das fontes de custeio para os inúmeros benefícios tarifários existentes no transporte público coletivo municipal, ou seja, determina que os recursos destinados a cobrir despesas relativas ao desconto oferecido aos estudantes e à gratuidade concedida aos idosos e às pessoas portadoras de deficiências têm que ser originados, respectivamente, da Secretaria de Educação e da Secretaria de Assistência Social.

A previsão dos custos diretos das gratuidades para a Secretaria de Assistência Social e para a Secretaria de Educação nos anos de 2020, 2021 e 2022 foi calculada com base nos dados sobre passageiros de 2019, e os custos indiretos para a Administração Municipal a partir da isenção do ISS foram calculados com base na projeção do IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo). Contudo, é provável que a partir de abril de 2020 haja considerável redução dos recursos necessários ao custeio da gratuidade concedida aos Sênior, pois os critérios “aposentados e pensionistas” e “renda familiar” estarão sendo aplicado a todos os usuários da referida categoria.

Quanto ao reembolso dos custos relativos às gratuidades dos estudantes, portadores de deficiência e Sênior, a proposta legislativa o condiciona à comprovação das informações prestadas pela concessionária em relação ao controle de passageiros, a fim de permitir a adequada fiscalização pela Secretaria de Mobilidade Urbana.



**Prefeitura de Jacareí**  
Gabinete do Prefeito



Sendo assim, as medidas apresentadas no presente projeto visam a que o sistema de transporte público municipal possa avançar na direção de uma mobilidade racional e sustentável, acompanhando uma tendência mundial de fortalecimento do transporte público.

Ressalta-se que o projeto de lei possui sólido escopo legal, considerando que é dever do Poder Público Municipal estabelecer as normas e procedimentos a serem observados pelos usuários do Sistema de Transporte Público Municipal, conforme dispõem o art. 6º, art. 30, incisos I e V e art. 167, inciso VI, da Constituição Federal, incisos IV e V do art. 40, incisos I e XXIX do art. 61 e art. 116 da Lei nº 2.761 de 31 de março de 1990 (Lei Orgânica do Município de Jacareí), art.39, § 3º, da Lei nº 10.741/03 (Estatuto do Idoso), art. 9º, § 5º, da Lei Federal 12.587/2012 (Plano Nacional de Mobilidade Urbana), art. 35 da Lei 9.074/1995 e art. 14, inc. I, da LC 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Destaca-se, por fim, que a despesa decorrente desta Lei para o exercício de 2020 será remanejada de recursos orçamentários já considerados na estimativa da receita municipal prevista no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO/2020 a ser encaminhado a esta Casa, de modo que não serão afetadas as metas de resultados fiscais.

Justificado, nestes termos, a fim de que a proposta possa alcançar plenamente os seus objetivos, encaminhamos o Projeto de Lei para apreciação e aprovação dessa Casa Legislativa.

Gabinete do Prefeito, 28 de novembro de 2019.

  
**IZAIAS JOSÉ DE SANTANA**  
Prefeito Municipal de Jacareí



# Prefeitura de Jacareí

Secretaria de Governo

### 1. Quantidade de viagens por categoria de beneficiário.

1.1 - Escolar	11.525	61.052	72.606	85.983	92.227	65.244	17.818	85.522	81.923	87.392	66.129	783.550	R\$ 1.904.520,96
1.2 - Sênior*	40.873	40.976	43.609	44.339	46.215	40.806	42.806	46.034	42.632	47.551	21.792	479.421	R\$ 2.301.222,00
1.3 - Deficiente (PCD)	1.859	7.873	15.573	23.860	32.018	34.374	40.653	51.688	55.982	66.210	33.209	398.508	R\$ 1.912.836,40
1.4 - Acompanhante (PCD)	247	1.130	2.178	3.230	4.191	4.368	4.695	6.012	5.032	8.195	3.928	47.134	R\$ 226.241,28

\*Quantidade considera 2 passagens por usuário, com base no relatório apresentado pela empresa multiplicado por 0,5

\*médiamês

### 2. Custos Prefeitura

Secretaria Municipal de Educação (1.1)	1.904.520,96	1.973.083,71	2.047.074,35	2.118.721,96	2.192.877,22
Secretaria de Assistência Social (1.2 + 1.3 + 1.4)	4.440.301,68	4.600.152,54	4.772.658,26	4.939.701,30	5.112.590,85

### 3. ISSQN

Janeiro	94.187,39	97.578,14	101.237,32	104.780,62	108.447,94
Fevereiro	102.125,94	105.802,47	109.770,07	113.612,02	117.588,44
Março	96.696,34	100.177,41	103.934,06	107.571,75	111.336,76
Abril	104.024,77	107.769,66	111.811,02	115.724,41	119.774,76
Maior	102.823,75	106.525,41	110.520,11	114.388,31	118.391,90
Junho	93.276,88	96.634,85	100.258,65	103.767,71	107.399,58
Julho	94.326,47	97.722,22	101.386,81	104.935,34	108.608,08
Agosto	102.509,41	106.189,75	110.182,24	114.038,62	118.029,97
Setembro	102.358,31	106.043,21	110.019,83	113.870,52	117.855,99
Outubro	107.077,83	110.932,63	115.082,61	119.120,85	123.290,08
Novembro (previsto)	99.940,71	103.538,57	107.421,27	111.181,02	115.072,35
Dezembro (previsto)	99.940,71	103.538,57	107.421,27	111.181,02	115.072,35

Custo Total Prefeitura (2018)	R\$ 7.444.822,64	R\$ 7.573.236,25	R\$ 7.819.732,61	R\$ 8.058.423,26	R\$ 8.305.468,29
-------------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Guilherme Seixas Mendonça  
 Diretor de Planejamento Socioeconômico

Wilson Mendes Stahl  
 Secretário Adjunto de Governo

Claudir Luiz Tosatto  
 Secretário de Finanças





Prefeitura de Jacareí



Ofício nº 150/2019

Jacareí, 23 de outubro de 2018.

À Vossa Excelência a Sr.<sup>a</sup>  
Thiago Siqueira do Prado  
Diretor Geral - ATL  
Praça do Três Poderes, nº 73  
CEP: 12327-080 – Jacareí/SP

**Assunto: Relatório referência subvenção no transporte coletivo urbano de Jacareí – Aspectos técnicos, jurídicos e econômicos**

Senhor Diretor,

Serve-se do presente para encaminhar a Vossa Senhoria o Relatório elaborado pela comissão tarifária referente a Subvenção no transporte coletivo urbano de Jacareí – Aspectos técnicos, jurídicos e econômicos.

Colocamo-nos à disposição para o que se fizer necessário.

Atenciosamente,

  
WELINTON DOS SANTOS  
Presidente da Comissão Tarifária



## RELATÓRIO REFERÊNCIA SUBVENÇÃO NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE JACAREÍ ASPECTOS TÉCNICOS, JURÍDICOS E ECONÔMICOS

O termo “subvenção”, significa subsídio ou auxílio pecuniário, em geral conferido pelos poderes públicos; incentivo público para alguma atividade.

Quando citamos subsídio tarifário de transporte público, estamos explicitando no arcabouço jurídico com a publicação da Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587/2012, como sendo a diferença entre a tarifa cobrada do usuário (tarifa pública) e a tarifa de remuneração, sendo esta última a tarifa necessária para cobrir todas as despesas da concessão, neste item, inclui depreciação e remuneração do capital investido.

Como todo e qualquer tipo de adoção de subsídios levanta dúvidas sobre sua utilização, seja em aspectos técnicos e jurídicos, porque promovem efeitos sobre o sistema operacional e reflexos econômico-financeiros em qualquer tipo de adoção tarifária.

Para tal é necessário levantar alguns questionamentos, tais como:

- 1) O subsídio no contrato de transporte coletivo urbano de Jacareí é possível?
- 2) Qual o reflexo da implantação do subsídio na esfera técnica?
- 3) Quais medidas jurídicas se fazem necessárias?
- 4) Como fica o equilíbrio econômico financeiro do contrato de transporte coletivo urbano de Jacareí?

Estas e outras perguntas tem embasamento previsto na Lei nº 12.587/2012, que ampara e institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

*Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de*



*desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.*

No Capítulo II, Das Diretrizes para a Regulação dos Serviços de Transporte Público Coletivo, em seu artº 8, descreve:

*Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:*

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;*
  - II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;*
  - III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;*
  - IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;*
  - V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;*
  - VI - modicidade da tarifa para o usuário;*
  - VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;*
  - VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)*
  - IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)*
  - X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)*
- § 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.*

Como observado no § 2º, o ente público precisa divulgar e dar transparência sobre os benefícios tarifários concedidos.

Mas o município pode subsidiar o transporte coletivo?



Prefeitura de  
**JACARÉ**



A resposta a esta pergunta está bem elencada na Lei nº 12.587/2012 e contemplada também no Estatuto das Cidades.

*Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos .....*

*§ 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.*

.....

*§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **déficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.*

....

*§ 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.*



Prefeitura de  
**JACAREÍ**



....

§ 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.

Reforçado pelo art. 18, sobre as atribuições que competem ao Município:

*Art. 18. São atribuições dos Municípios:*

*I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;*

*II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;*

*III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;*

Lembrando que o contrato precisa respeitar o princípio constitucional – Art. 37, XXI, da Constituição Federal, assegurado por legislação específica aplicável, no Art. 10, da Lei Federal nº 8.987/95 (Lei de Concessões de Serviços Públicos); conforme expõe também o Art. 9º, caput, §§7º e 9º, da Lei Federal nº 12.587, contemplado na Lei de Mobilidade Urbana.

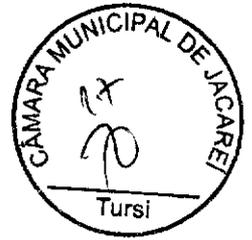


## JUSTIFICATIVA

- 1º) Considerando o que o serviço público de transporte coletivo urbano é um direito fundamental do cidadão, cabendo ao Município assegurar o preço acessível e a qualidade do sistema, conforme previsto na Lei Orgânica do Município de Jacareí;
- 2º) Considerando a necessidade de se manter o equilíbrio econômico e financeiro dos Contratos de Concessão para a prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo municipal rodoviário de passageiros, bem como garantir a modicidade tarifária para os usuários, sem prejuízo a novos investimentos;
- 3º) Considerando que o valor tarifário apurado corresponde à justa remuneração do serviço, de forma a assegurar a qualidade da sua prestação;
- 4º) O Transporte Coletivo é um bem público essencial e constitui meio para o funcionamento das funções urbanas. A qualidade de vida da população e a eficiência da economia de um país dependem das cidades e de seus sistemas de transportes.
- 5º) Um sistema de transporte eficiente exercerá uma influência positiva sobre a produtividade dos diversos setores econômicos e a adoção de práticas sustentáveis terá reflexo significativo no meio ambiente e na saúde das pessoas. Um sistema público baseado no transporte coletivo, rompendo o modelo centrado no automóvel, permite substituímos o círculo vicioso da degradação urbana pelo círculo virtuoso da mobilidade sustentável.
- 6º) A necessidade técnica de adequação e modernização do serviço de transporte coletivo contemplando a renovação e adequação da frota de ônibus, dos quadros de horários, da bilhetagem eletrônica, e fortalecimento da gestão pública, além do cumprimento da legislação vigente, de forma especial as Leis



Prefeitura de  
**JACAREÍ**



8.666/93, 8.987/95 e Lei 12.587, levaram o município a desenvolver estudos específicos para a reestruturação dos serviços e adotar ações com tais objetivos.

7º) Apoiar as atividades da Prefeitura Municipal de Jacareí para que o processo licitatório seja realizado com agilidade e transparência de forma que a prestação dos serviços de transporte seja realizada com a qualidade eficiência, garantindo o deslocamento das pessoas em um transporte coletivo adequado à sua condição de serviço público, satisfazendo os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade de tarifas.

A data-base do reajuste tarifário no Município de Jacareí é a mesma da celebração do Contrato de Concessão, qual seja: 13 de abril. No entanto, o processo de apuração do valor da tarifa técnica, de apuração do valor da tarifa pública e de estudo de outras fontes de custeio para garantir a modicidade tarifária demandou complexas reflexões, justificáveis em razão da matéria e dos desdobramentos decorrentes nas contas públicas e nas contas dos usuários pagantes, preponderantemente, da classe econômica D e E.

Em Jacareí é utilizado o subsídio cruzado, do qual, o valor da tarifa pública atribui aos usuários pagantes o débito integral dos custos do sistema, inclusive gratuidades integral e parcial, o que deve ser corrigido para preservar a modicidade tarifária, inclusive indicada pela empresa de auditoria independente.

Conforme disposto na alegação da concessionária do serviço: *“o valor da tarifa técnica deve ser completamente dissociada do valor da tarifa pública como parte da política tarifária para manter a tarifa pública em patamar satisfatório à população levando em consideração as peculiaridades, necessidades e possibilidades existentes no Município”*.

Para corroborar com esta afirmação, precisamos verificar como é cobrado a tarifa de remuneração e tarifa público do transporte coletivo urbano de outros municípios, para tal, algumas argumentações e noticiários do setor:

*“O objetivo principal da tarifação do transporte público é gerar receitas capazes de garantir uma oferta eficiente e adequada de serviços de transporte público. Pode-se esperar também que a tarifação do transporte público contribua para a redução do*



*congestionamento e dos impactos ambientais causados pelo tráfego de veículos, assim como para uma coordenação eficiente dos modos de transporte coletivo e para a redução da pobreza. Considera-se usualmente que, se o transporte público deve alcançar tais objetivos, não se pode esperar que ele possa cobrir seus custos totais. É por isso que ele é subsidiado em muitas das grandes cidades do mundo industrializado" (Banco Mundial, 2002, p. 175, tradução nossa).*

Conforme descreve o Banco Mundial, a questão dos custos do transporte coletivo urbano, há muito tempo já é subsidiado em muitas cidades pelo mundo.

Esta reportagem feita no site "Agora é Simples": <https://www.agoraesimples.com.br/2019/05/22/queda-de-passageiros-no-transporte-publico-e-mundial/> sob o título: "**Queda de passageiros no transporte público é mundial**"; um trecho da reportagem:

*A acentuada queda no número de passageiros transportados por ônibus no Brasil se estende pelo mundo. Por aqui, entre 2012 e 2017 17% dos usuários deixaram de usar ônibus, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU).*

*Em Nova York, maior cidade dos Estados Unidos, 176 mil pessoas deixaram a rede pública de transporte (que inclui, além dos ônibus, o metrô, trens, VLT e outros) por dia. No total, as cidades americanas perderam 2% dos passageiros diários de transporte público em 2018 de acordo com a APTA (Associação do Transporte Público Americano).*

*Os ônibus, como mostram os dados, são os mais afetados. Algo que acontece também no Brasil, pois a queda no número de passageiros relatada.*

*As causas para as diminuições de demanda são diversas, tanto aqui no Brasil como nos Estados Unidos ou Europa. Maior preocupação com a qualidade de vida de seus funcionários por parte das empresas, que estimulam o home office, incentivo ao uso do transporte individual, sobretudo no Brasil, além da chamada "micro mobilidade", que inclui patinetes e bicicletas alugadas.*

*Tudo isso, porém, gera para o transporte público o ônus de lidar com as viagens mais longas - até as periferias - e que são as mais custosas, enquanto as viagens curtas que pagam esses deslocamentos distantes acabam ficando nas mãos da micro mobilidade, de carros compartilhados ou até mesmo do andar a pé.*

*Para Edmundo Pinheiro, presidente da HP Transportes "De modo geral, as viagens curtas e médias ajudam a equilibrar o custo das viagens longas. A perda dessas viagens menores, que estão indo para aplicativos e bicicletas, gera ainda mais desequilíbrio."*



Prefeitura de  
**JACAREÍ**



Em 2009, Pereira e Carvalho já mencionavam:

*Pela dinâmica do mercado, aumento de tarifa gera perda de demanda, o que, por sua vez, gera mais aumento de tarifa, na tentativa de o sistema reequilibrar receitas e custos. Esse é o ciclo vicioso que o setor tem vivido desde meados da década passada agravado pelas fortes pressões no custo dos principais insumos. (CARVALHO; PEREIRA, 2009).*

Nas últimas décadas aconteceram várias políticas públicas de incentivo ao transporte individual em detrimento ao transporte coletivo, promovendo o encarecimento das tarifas praticadas.

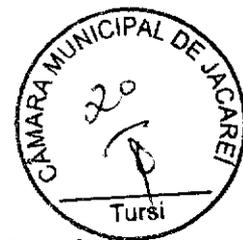
O transporte individual motorizado e o transporte privado compartilhado, são os maiores indutores das externalidades negativas nos deslocamentos urbanos, prejudicando e encarecendo o transporte público.

Um dado técnico, as despesas com combustíveis no período de 2000 a 2012 subiu 122%, apenas 3% a menos que a inflação do período, enquanto que a compra de veículos novos e usados, além dos gastos de manutenção no mesmo período subiu apenas 44%, incentivando as famílias a adquirirem veículos próprios para seu transporte, provocado também pelo aumento dos custos do transporte coletivo.

Com o consumidor no limite, a tarifa paga não pode ser mais a principal receita do segmento. Fica notório a percepção que o transporte coletivo urbano público no Brasil vive um momento de forte crise, que foi intensificado nos últimos anos com os aplicativos de compartilhamento e serviço oferecidos pelo mercado, como carona solidária (WazePool), Blablacar, UBER, 99 e outros. A queda de usuários pagantes é nítida, bem como, o aumento das gratuidades.

Com este cenário o fator principal é sua lógica negativa. Hoje, se o número de passageiros cai, seja por crise econômica, incentivo a compra de automóveis, outras opções de transporte, etc. a qualidade também cai, uma vez que há menos dinheiro em caixa para a manutenção do sistema de transporte coletivo urbano.

Dentre os princípios que norteia os serviços públicos é importante destacar, para este estudo, o da modicidade tarifária e a universalidade. Tais



princípios, dentre outros, foram expressamente previstos na legislação pátria, como por exemplo na lei 8.987/95 em seu artigo 6º, §1º que define o que é um serviço público adequado.

A interpretação do citado artigo permite concluir que um serviço público que impossibilite o acesso a todos devido à falta de modicidade tarifária o torna em um serviço inadequado. Por ser o Estado o detentor do dever de cumprir a legislação e propiciar a efetiva prestação do serviço público é sua obrigação intervir, de forma consciente, para que a generalidade e a modicidade tarifária sejam atingidas.

Por este peculiar regime, pode-se afirmar que a fixação da tarifa será de privativa competência do Poder Executivo Municipal, que o deverá fazer com base em uma política própria, embasada na utilidade do serviço para a população, na figura do usuário, mormente no pertinente à sua capacidade econômica e na figura do prestador, em especial, quando o serviço é oferecido de forma indireta, descentralizada, que por ser uma empresa privada demanda um retorno remuneratório, contendo a indenização do custo e o lucro.

Sendo competência do Executivo fixar as tarifas dos serviços públicos de transporte, certo é que também será do Executivo a competência para isentar do pagamento dessa tarifa, cabe ressaltar aqui que o volume de gratuidade compromete a eficiência do sistema não contemplado com subsídio.

Abaixo o volume em percentual de subsídios praticados em algumas cidades do Brasil e do mundo:

**Subvenções ao transporte público como percentual da arrecadação total em cidades selecionadas — 2007 e 2015**

Cidades	%
<b>Europeias (2007)</b>	
Bruxelas .....	68
Amsterdã .....	62
Madri .....	60
Zurique .....	57
Barcelona .....	56
Paris .....	55
Berlim .....	51
Londres .....	39



Latinoamericanas (2015)	%
Buenos Aires .....	71
Caracas .....	54
Santiago .....	29
Brasília .....	27
Montevideu .....	24
São Paulo .....	23
Cidade do México .....	13
Quito .....	11

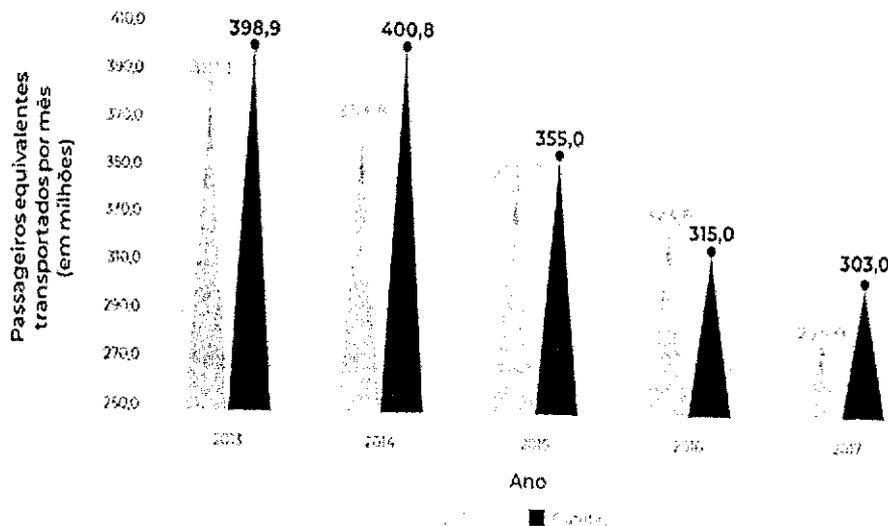
FONTE DOS DADOS BRUTOS: Unite the Union (2016).  
 Banco de Desarrollo de America Latina (2015).

Há em vários países do mundo um sistema de financiamento do transporte coletivo urbano, que cobre em média de 40% a 50% dos custos do sistema, provenientes de tributos ou outras fontes de custeio, o que difere com o caso brasileiro, em que, a maioria dos municípios a tarifa é coberta via de regra, exclusivamente pago pelas passagens.

Miguel Pricinote, gerente de planejamento e qualidade do serviço na Viação Reunidas, infere em artigo no blog Caos Planejado que *“as principais causas para o aumento das tarifas nos últimos 15 anos foram a perda de produtividade e a perda de demanda pagante, retroalimentadas pelo próprio aumento gradual da tarifa e, também, pelo aumento de custo dos principais insumos do setor”*.

Evolução dos passageiros equivalentes transportados por mês no sistema de ônibus urbano (2013-2017)

Belo Horizonte (MG) • Curitiba (PR) • Fortaleza (CE) • Goiânia (GO) • Porto Alegre (RS) • Recife (PE) • Rio de Janeiro (RJ) • Salvador (BA) • São Paulo (SP)



Handwritten signatures and initials on the right side of the page.



Prefeitura de  
**JACAREÍ**



O Contrato de Concessão n.º 4.013.000/2007 demonstra de maneira clara a finalidade principiológica do equilíbrio econômico-financeiro:

5.1. A tarifa de utilização do serviço de transporte público coletivo urbano por ônibus será fixada por ato do **CONCEDENTE, observados os princípios da modicidade e da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.**

5.2. A **remuneração dos serviços** prestados deverá **ser adequada e suficiente** para, **sem prejuízo do princípio da modicidade** das tarifas públicas, assegurar à **CONCESSIONÁRIA:**

5.2.1. a justa remuneração do capital empregado e o ressarcimento da sua depreciação;

5.2.2. o equilíbrio econômico-financeiro para a prestação do serviço;

5.2.3. a cobertura dos custos do transporte oferecido em regime de eficiência.

O Contrato de Concessão traz duas diretrizes para a determinação do valor da tarifa.

1ª) na cláusula 5.1, ao tratar do valor da tarifa, condiciona-o à observância **concomitante** de dois princípios basilares das delegações de serviços públicos, **não excludentes entre si:** o equilíbrio econômico-financeiro e a modicidade da tarifa pago pelo usuário.

2ª) estabelece que a remuneração da concessionária deverá ser adequada e suficientes para assegurar os gêneros de custos e investimentos arrolados nas subcláusulas 5.2.1 e ss., sem prejuízo, novamente, da modicidade da tarifa paga pelo usuário.

Compete ao poder público encontrar novas alternativas para garantir a remuneração do transporte coletivo público urbano para a concessionária em caso de déficit financeiro-operacional. Contemplada também pela Lei nº 12.587:

*Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:*

(...)

VIII - **garantia de sustentabilidade econômica** das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

Uma pesquisa realizada em 2018 pelo Instituto Clima e Sociedade, disponível no site da ANTP – Associação Nacional de Transporte Público

(<http://www.antp.org.br/noticias/clippings/ma-qualidade-do-transporte-publico-aumenta-a-preferencia-da-populacao-por-carro.html>) aponta que 49% dos usuários de Uber costumavam usar ônibus, ou seja, o custo, o conforto e a facilidade do aplicativo, transferiu parte dos usuários de ônibus coletivo para o serviço compartilhado no Brasil.

Com a edição da Lei da Mobilidade Urbana a possibilidade da implantação de subsídio direto para o transporte público ficou mais evidente. Art. 8º, incisos I, IV e VI, já comentados anteriormente. Portanto, a própria Lei nº 12.587/2012, confere esta alternativa.

A concessionária do serviço público de transporte coletivo urbano JTU, solicitou a revisão do valor da tarifa do transporte coletivo, sem especificar o valor pretendido, fundamentando o pedido no relatório da Auditoria Independente contratada pela Municipalidade, que analisou o equilíbrio econômico financeiro da Empresa, bem como, nos fatores que provocam aumento do custo operacional.

A ampliação do número de usuários gratuitos, com integração e gratuidade: no período de março de 2.018 a março de 2.019, o percentual de gratuidade se manteve próximo ao período anterior, sendo um total de 22,97% dos usuários do sistema.

Em Jacareí, assim como em outras cidades brasileiras, houve um aumento considerável da utilização de Aplicativos de compartilhamento e caronas solidárias com remuneração, tais como: Waze Carpool; BlaBlacar e outros. Este ambiente legal instável, aumenta na mesma velocidade das novas interações sociais criadas pelos aplicativos de compartilhamento. A utilização de aplicativos de transporte privado individual, diminui a quantidade de pagantes que utilizam o transporte público, conseqüentemente aumenta o percentual de não pagantes do transporte coletivo. Exemplos: a utilização do UBER, 99, CABIFY, entre outros, do qual, não transporta passageiros com gratuidade, além de aumentar o volume de veículos na via pública.

Preliminarmente é necessário fixar em novembro de 2016 o marco temporal inicial para análise do presente pedido, tendo em vista que na referida data a Concessionária anuiu com a renovação do contrato por mais 10 (dez) anos, nas condições ofertadas pela Municipalidade.



Dado que a empresa aceitou a renovação do contrato na data convencionada por mais dez anos, pressupõem-se equilíbrio econômico-financeiro do contrato na assinatura deste novo período. Possíveis desequilíbrios futuros, fazem parte do risco do negócio, mas a mudança radical dos hábitos de consumo, atrelado ao aumento da idade da população residente de Jacareí, impactaram acima do equilíbrio razoável discriminado no contrato, do qual, impactou de forma direta e indireta nos custos fixos e variáveis do sistema de transporte público.

Mesmo estabelecendo os marcos temporais: (I) questões estruturais de 2017 em diante; (II) questões econômicas financeiras e seu impacto no custeio, de março de 2018 até a presente data.

- a) Vários elementos desestabilizadores ocorreram desde 2016 que impactaram de forma direta e indireta sobre o transporte coletivo urbano. Neste cenário não podemos esquecer da recente crise financeira internacional com a amplificação de choques financeiros, reforçada pelo comportamento pro-cíclico de diversos agentes. Nesse contexto, as medidas macroeconômicas ganharam maior destaque na mídia na busca pela estabilidade financeira.
- b) Contribuições que buscam esclarecer os efeitos de determinados instrumentos de regulação sobre variáveis contábeis, macroeconômicas e financeiras, com base em um modelo que introduz fricções na oferta de serviços prestados pelas concessionárias de serviços públicos.
- c) Choque entre a oferta e a demanda, vinculado aos novos instrumentos disponíveis para a sociedade, como aplicativos utilizados para transportes compartilhados, que conflitam com interesse das concessões que necessitam de aportes de investimentos diretos, constantes e em nível cada vez mais técnico, com base nas novas tecnologias embarcadas existentes.
- d) Na comparação entre os diferentes conceitos de ciclo econômico, observa-se que uma maior cooperação da autoridade municipal em relação aos objetivos da política de mobilidade urbana, que é proporcionada quando se utiliza a relação entre uso e produto como referência para o acompanhamento do ciclo econômico.



- e) O choque de políticas convencionais com as políticas sociais de adequação da mobilidade urbana, promovem conflitos de interesse e estressam o ambiente em discussão, pois, de quem será a conta da desarticulação do sistema de transporte coletivo urbano, que requer investimentos constantes.
- f) Análises de reequilíbrio econômico-financeiros são necessários neste ambiente de incerteza e desenvolvimento da sociedade, pois, novos agentes e variáveis impactam de forma direta nos custos de transporte coletivo urbano.
- g) Em específico, os insumos relacionados ao petróleo, tais como: combustíveis, lubrificantes, pneus e outros, aumentaram mais que a inflação oficial no Brasil, entre 2016 a 2019, destacando que nos últimos 12 meses, apenas a título de informação, os pneus subiram em média 7,78%, a recapagem de pneu subiu em 6,99% (Fonte: SETCARFS – abril 2018 a abril 2019), este é apenas um dos insumos constantes na planilha de transporte coletivo.

A análise preliminar da Comissão Tarifária da tarifa técnica e os impactos das gratuidades no valor da tarifa;

A tarifa técnica apontado pelo laudo da auditoria realizada, aponta que o valor a ser praticado para a promoção do reequilíbrio econômico-financeiro é de R\$ 5,97 (cinco reais e noventa e sete centavos). O efeito da gratuidade sobre a tarifa técnica é de 22,97%, custo direto que impacta sobre o valor dos usuários pagantes do sistema, além da meia passagem paga pelos estudantes e professores de Jacareí, que correspondem a 10,26% dos usuários do transporte público coletivo urbano do município de Jacareí.

Com base na nova planilha que foi estabelecido pela ANTP, como a metodologia a ser aplicada no transporte coletivo urbano no Brasil, verificou-se que o custo por **passageiro não pagante** transportado em Jacareí, a tarifa pública precisa contemplar inclusive os não pagantes (**gratuidades: idoso, sênior, especiais, tiro de guerra, integrações e também a metade do transporte escolar de professores e estudantes**). Para manter o equilíbrio



econômico-financeiro do transporte coletivo urbano de Jacareí a tarifa técnica indicada pela auditoria é de R\$ 5,97 (Cinco reais e noventa e sete centavos), disposto na página 37 do laudo da auditoria independente do Grupo Maciel & Russell Bedford.

Impacto de cada medida referendada pela Secretaria de Mobilidade no valor de referida tarifa.

Os impactos da medida referendada pela Secretaria de Mobilidade Urbana no valor da tarifa, são:

- a) Aumento do custeio provocado pelo encerramento do período de isenção do ISSQN (imposto sobre serviços de qualquer natureza), a partir de janeiro de 2019, que influenciou nos custos operacionais da ordem de R\$ 109.280,10 (Cento e nove mil, duzentos e oitenta reais e dez centavos) por mês, em média.
- b) Aumento dos insumos acima da inflação oficial.
- c) Alto nº de passageiros utilizando a gratuidade do sistema (22,97%).

**Varição dos Insumos nos últimos 12 meses  
maio de 2018 a maio de 2019**

<b>Produto</b>	<b>Varição em %</b>
Óleo de Carter	4,38%
Óleo de Câmbio	4,77%
Diesel S50/10	3,34%
Aditivo ARLA	-3,20%
Veículo	8,51%
Carroceria	3,28%
Pneu	6,22%
Recapagem	3,96%
Lavagem de veículo	4,50%
Salário de motorista	7,70%
Seguro casco	7,95%

- d) Aumento da oferta de novos aplicativos de transporte individual, afetando o sistema de transporte coletivo urbano.



- e) Meia passagem paga pelos estudantes e professores de Jacareí, que correspondem a 10,26% dos usuários do transporte público coletivo urbano do município de Jacareí.
- f) A integração, em números oficiais, 60,4 mil usuários por mês (4,999%). Gratuidade disposto pelo processo licitatório.
- g) Aumento dos não pagantes (15,63% em 2017-2018) e diminuição dos pagantes (9,57% em 2017-2018) .
- h) Concentração dos usuários do sistema nas classes D e E (92,41% dos usuários).
- i) Aumento do número de variáveis a serem consideradas no custos com a mudança e atualização do sistema de tarifação, saindo da planilha GEIPOT para nova metodologia de cálculo exposto pela ANTP – Associação Nacional de Transporte Públicos.

<b>Tipos de passageiros</b>	<b>Totais ano 2017</b>	<b>Média Mensal do ano de 2017</b>
Pagantes	9.879.139	823.262 (69,45%)
Escolar meia-tarifa	1.706.349	142.196 (12%) em 2018 representava 10,26%
Gratuidades	1.845.104	153.759 (12,97%)
Integração	794.618	66.218 (5,59%)
<b>Total</b>	<b>14.225.210</b>	<b>1.185.434</b>

A partir dos dados operacionais e dos custos totais resultantes da operação do sistema de transporte coletivo urbano auditados, pela empresa de auditoria foi indicada a tarifa pública de R\$ 5,97 (cinco reais e noventa e sete centavos).

O valor da tarifa pública indicada pela empresa de auditoria é neste ato reconhecida como tarifa técnica, ou seja, recomenda-se que a tarifa técnica ou tarifa de manutenção para o serviço de transporte coletivo municipal de passageiros seja estabelecida no valor de R\$ 5,97 (cinco reais e noventa e sete centavos).



Prefeitura de  
**JACAREÍ**



### Recomendação:

Considerando a necessidade de se manter o equilíbrio econômico financeiro dos Contratos de Concessão para a prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo municipal rodoviário de passageiros, bem como garantir a modicidade tarifária para os usuários, sem prejuízo dos investimentos e manutenção necessária para o bom funcionamento do sistema, opinamos pela necessidade de cobertura da diferença de valores, conforme bilhetagem, através de subvenção tarifária, de fonte de custeio, conforme descrito no Art. 9º § 1º e 2º, para o equilíbrio da modicidade tarifária.

O TCU comenta sobre o tema:

*Regulamentando o dispositivo constitucional acima, a Lei 8.666/1993 – que regulamenta as licitações e os contratos – igualmente garante o equilíbrio econômico financeiro em diversos dispositivos legais, quais sejam: artigo 57, §1º - garantia de equilíbrio econômico financeiro nos casos de prorrogação de contrato; artigo 58, §§ 1º e 2º - modificação unilateral de contrato pela Administração, assim como a alínea d, inciso II, artigo 65, e §§ 5º e 6º, nos quais nos deteremos com maior dedicação.”*

*“Equilíbrio econômico-financeiro, assegurado pela Constituição Federal, consiste na manutenção das condições de pagamento estabelecidas inicialmente no contrato, de maneira que se mantenha estável a relação entre as obrigações do contratado e a justa retribuição da Administração pelo fornecimento de bem, execução de obra ou prestação de serviço.*

Conforme define o Artigo 58, da Lei 8.666/93 em seu...

*§ 1º As cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado.*



Prefeitura de  
**JACAREÍ**

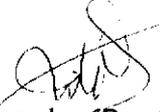


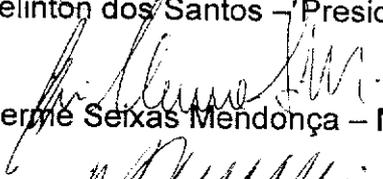
§ 2º Na hipótese do inciso I deste artigo, as cláusulas econômico-financeiras do contrato deverão ser revistas para que se mantenha o equilíbrio contratual.

A manutenção do benefício ao estudante deverá ser custeada por subvenção a ser repensada de acordo com o sólido escopo legal vigente, com base de custeio de outra receita que não seja pura e simplesmente a tarifa praticada.

A cidade de São Paulo subsidia em torno de 20% do valor da passagem do transporte coletivo urbano. Em média, em Jacareí são 142 mil usuários mês do vale estudante nos meses de aula, ou seja, por volta de R\$ 340.800,00 (Trezentos e quarenta mil e oitocentos reais) mês em média. Com valor anual aproximado de R\$ 4.089.600,00 (Quatro milhões, oitenta e nove mil reais e seiscentos reais), que representa 5,45% a 6% do valor total do sistema.

Jacareí, 22 de outubro de 2019.

  
Welinton dos Santos – Presidente da Comissão Tarifária

  
Guilherme Seixas Mendonça – Membro da Comissão Tarifária

  
Marcos Tadeu de Oliveira – Membro da Comissão Tarifária