

**De** Sec Mun de Trânsito Bom Despacho MG <transito@pmbd.mg.gov.br>  
**Para** secretaria@camarabd.mg.gov.br <secretaria@camarabd.mg.gov.br>  
**Data** 11.08.2023 16:30



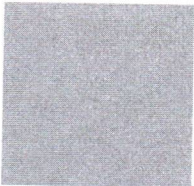
- Ofício 56 -2023 Câmara Municipal - Esclarecimentos PL 38assinado.pdf (~128 KB)
- Resposta a Câmara - Política e Metodologia Tarifária (3).pdf (~448 KB)

Prezados, boa tarde.

Seguem anexos o ofício 56/2023/BDTRANS e os esclarecimentos elaborados pela empresa Planum - Planejamento e Consultoria Ltda, consultoria técnica contratada pelo Município de Bom Despacho para auxiliar na contratação da nova concessionária de serviço público de transporte coletivo de passageiros, considerando a complexibilidade de tão contratação, para responder o ofício 70/2023 desta Casa Legislativa.

Gentileza acusar recebimento.

Atenciosamente,



**Andréia Luciene Silva Araújo**

**Secretária de Trânsito, Proteção Patrimonial e Defesa Social**

[transito@pmbd.mg.gov.br](mailto:transito@pmbd.mg.gov.br)  
(37) 3520-1410

Avenida Maria da Conceição Del Duca, Dona Saça, 150, Bairro Jaraguá  
35630-302 Bom Despacho - MG



**Prefeitura Municipal de Bom Despacho**  
**Estado de Minas Gerais**  
**Secretaria Municipal de Trânsito, Proteção Patrimonial e Defesa Social**



Of. nº 56/2023/BDTRANS

Bom Despacho-MG, 10 de agosto de 2023.

Excelentíssima Presidente da Câmara Municipal de Bom Despacho  
Vereadora Sâmara Mara Aparecida e Silva  
Câmara Municipal de Bom Despacho  
Rua Marechal Floriano Peixoto, 40 - Centro  
35630-034 – Bom Despacho-MG

**Referência:** Ofício nº 70/2023.

Senhora Presidente,

Considerando Ofício 70/2023, que solicita novamente esclarecimentos sobre os questionamentos constantes no anexo do ofício 67/2023/GVVP, intitulado “Análise Técnica – Assessoria Financeira e Contábil, encaminhando anexo os esclarecimentos elaborados pela empresa Planum – Planejamento e Consultoria Urbana Ltda, consultoria técnica contratada pelo Município de Bom Despacho.

Ressalto que o Projeto de Lei 38/2023, enviado à Câmara Municipal, se refere a Política Tarifária do Sistema de Transporte Público de Passageiros, que precisa ser atualizada, com base no ordenamento jurídico brasileiro e constitui um instrumento regulatório para funcionamento do sistema de forma efetiva, definindo os objetivos da Política Tarifária, com as determinações da Lei Geral, ou seja, Lei 8.987/95.

Assim, importante esclarecer que os questionamentos sobre análise técnica, financeira e contábil, também denominados METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO, serão integralmente explicitados com a publicação do edital, quando será apresentada a metodologia tarifária, que integrará o corpo instrutivo da licitação, em atendimento ao artigo 7º da Lei 8.666/93, diferente do que cuida o Projeto de Lei 38/2023, que traz as normas gerais da política tarifária.

Atenciosamente,

Andréia Luciene Silva Araújo  
Secretária Municipal de Trânsito, Proteção Patrimonial e Defesa Social



Assinado digitalmente por  
ANDREIA LUCIENE SILVA  
ARAUJO:02956061690

**De: Planum – Planejamento e Consultoria Urbana Ltda.**

**Para: Secretaria de Trânsito, Proteção Patrimonial e Defesa Social**

**Aos Cuidados de: Sra. Andréia Luciene Silva Araújo**

**Secretária de Trânsito, Proteção Patrimonial e Defesa Social**

Sra. Secretária,

Em atendimento a solicitação desta secretaria, a empresa Planum – Planejamento e Consultoria Urbana Ltda, encaminhou resposta e análise técnica – da assessoria financeira e contábil (SIC), para auxiliar o município na resposta a Câmara municipal, já que esta empresa é contratada do município, cabendo a secretaria, fazer o uso que convier.

Importante destacar, que a empresa descreveu, a grande confusão da técnica que a assina, pela Câmara Municipal, sobre “Política Tarifária” e “Metodologia Tarifária”, institutos distintos.

A Planum, procurou descrever e definir o que é política e o que é metodologia.

A metodologia, não é de diretrizes para a Lei de Regulamentação de transportes, como claramente define, tanto a Constituição Federal no seu artigo 175, na Constituição do Estado de Minas Gerais em seu artigo 40, II e determinante na Lei Orgânica Municipal em seu artigo 27:

**Art. 27. A lei disporá sobre:**

I -o regime dos concessionários e permissionários de serviços públicos ou de utilidade pública, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação e as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária;

IV - a obrigação de manter o serviço adequado;

V - as reclamações relativas a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública;

VI - o tratamento especial em favor do usuário de baixa renda.

Portanto o parecer encaminhado por esta consultoria, vincula-se estritamente as determinações da CF, Constituição Estadual e as normas aprovadas pela edilidade de Bom Despacho.

## **I. ANÁLISE TÉCNICA - ASSESSORIA FINANCEIRA E CONTÁBIL**

Projeto de Lei 38/2023 - Dispõe sobre as diretrizes para prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros no município de Bom Despacho/MG e da outras providências.

Solicitante: Procuradoria do Legislativo Municipal

Trata-se de Projeto de Lei que visa atualizar a legislação sobre a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros. Essa análise considerou apenas o artigo 11 que trata da tarifa que será paga pelos usuários do serviço público de transporte coletivo.

A Lei Federal 12.587/2012 menciona que a política tarifária do serviço de transporte público coletivo deve ser transparente e de simples compreensão para o usuário.

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;** Grifei

O levantamento dos custos dos serviços de transporte coletivo urbano, por ser um assunto complexo e por ter consequências diretas no preço pago pelos usuários (tarifa pública), deve ser minuciosamente detalhado e demonstrado nos processos de cálculo das tarifas.

Para contribuir com os gestores públicos a ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PUBLICOS publicou uma cartilha com orientações sobre o Custos dos serviços de transporte público por ônibus. Analisando a referida cartilha e o Projeto de Lei 38/2023, surgiram algumas dúvidas em relação a fixação das tarifas.

Assim, diante da relevância do assunto, faz-se necessária o esclarecimento em relação ao §4º do artigo 11 do Projeto de Lei 38/2023, conforme segue:

Inciso I do §4º do artigo 11:

**"O custo efetivo e atualizado do investimento"** refere-se a remuneração do capital imobilizado, que será corrigido por aplicação de alguma taxa de juros, que deverá estar expressa no contrato de concessão?

Inciso I do §4º do artigo 11:

**"Aos encargos financeiros da empresa, considerando, inclusive, a atualização monetária e cambial"**, refere-se a despesas financeiras que não estão incluídas nos custos operacionais mencionados no §4º?

Inciso II do §4º do artigo 11:

Não há questionamento nesse inciso, **"a depreciação e remuneração das instalações, equipamentos e almoxarifado"**, somente devemos atentar para o que recomenda a Cartilha da ANTP:

### DEPRECIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Este item só se aplica aos casos do operador, empresa ou consorcio, ter investido na construção de infraestrutura por obrigação contratual, tais como terminais, abrigos e outras intervenções que sejam eventualmente revertidas ao poder público ao final do contrato.

Cartilha: Custos dos serviços de transporte público por ônibus: método de cálculo I Coordenação geral de Antônio Luiz Mourão Santana; Coordenação técnica de Maria Olivia Guerra Aroucha; Apresentação de Ailton Brasiliense Pires. - São Paulo: ANTP, 2017 Disponível em <http://files.antp.org.br/2017/812111-metodo-de-calculo-final-impresso.pdf>

Inciso III do §4º do artigo 11:

Solicito esclarecimento sobre a forma da remuneração do capital através da **"Amortização do capital"**.

Inciso V do §4º do artigo 11:

**"as reservas para atualização e expansão do serviço"**, refere-se a parte do lucro que será destinada a composição de uma reserva?

Inciso VI do §4º do artigo 11:

**"ao lucro da empresa"** Não há questionamento quanto a esse inciso, apenas entendo que o correto seria classificá-lo (assim como a reserva para expansão) como Remuneração pela prestação dos Serviços, mas não fará nenhuma diferença, uma vez que estará no compute da tarifa da mesma forma.

Bom Despacho, 17 de julho 2023

**Tânia Aparecida Pereira – Assessora Financeira e Contábil**

## II. RESPOSTA DA CONSULTORIA CONTRATADA

Cumprе esclarecer que a Planilha tarifária a ser proposta para o município de Bom Despacho no processo licitatório e os princípios metodológicos a serem adotados para o cálculo tarifário, no município de Bom Despacho, tem como parâmetro o Manual de Instruções Práticas da ANTP no ano de 2017, como coordenadora de Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos, instrumentos que estabeleceram uma metodologia de cálculo da tarifa de ônibus urbano, atualizando a metodologia até então empregada no modelo desenvolvido pelo GEIPOT/Ministério dos Transportes no ano de 1984, que serviam como baliza para as tarifas praticadas nos municípios brasileiros e os seus reajustes, também proposta no Ato Convocatório, pela consultoria contratada, considerando as peculiaridades do Município de Bom Despacho e a legislação que regulamenta o sistema de transporte municipal.

Estas instruções foram elaboradas por um grande Grupo de Trabalho como o Fórum Nacional dos Secretários Municipais de Transportes, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o Ministério Público Federal, sob a supervisão da Secretaria de Desenvolvimento do Ministério dos Transportes, dentre tantos outros. Os trabalhos se basearam nos estudos antes elaborados pelas entidades participantes, para que se buscasse consenso na definição dos procedimentos e dos parâmetros recomendados.

A metodologia desenvolvida por esse grupo de trabalho não resultou em documento conclusivo sobre o tema, pois sua pretensão foi a de uniformizar o grau de conhecimento sobre a questão tarifária em todas as regiões do País, independentemente do tamanho e da demanda de passageiros de cada cidade, estimulando, ao mesmo tempo, o aprofundamento dos estudos em nível local.

Quando o Ministério dos Transportes e o Ministério das Cidades, por intermédio da ANTP, que patrocinou a esta nova edição tarifária, dessas instruções, buscou orientar as administrações municipais no desenvolvimento de diversas metodologias de cálculo de tarifas no sistema urbano, por meio da justa remuneração e da garantia da qualidade desse serviço.

Os estudos promovidos por esse Grupo apresentaram um resultado médio nacional que buscava a revisão para cada órgão de gerência municipal, e não a simples aplicação ou a adoção da metodologia geral proposta para os municípios brasileiros, considerando que cada um deles tem as suas peculiaridades, como dimensão, população urbana, demanda por ônibus, topografia, tipos de piso, tráfego local, características de equipamentos, entre tantos que se refletem na composição do cálculo tarifário.

Este documento final, entretanto, não se constituiu em uma revisão conceitual da metodologia de cálculo, mas apenas em uma atualização dos coeficientes de consumo e demais índices de uso já conhecidos, em virtude de avanços tecnológicos e sociais observados na última década.

Assim, depois de demonstrada essa evolução histórica na busca de critérios para a fixação de tarifas, em que muitos desses conceitos se firmaram, passando a ser paramétricos, os quais serão efetivamente utilizados no município de Bom Despacho, no processo licitatório.

Portanto, como descrito acima, a planilha desenvolvida pelo grupo de trabalho, que teve a ANTP, com coordenadora, é um modelo a ser seguido, sim, mas com as peculiaridades de cada município e na avaliação de cada município.

**Feito estes esclarecimentos, segue a resposta, para a avaliação da Secretaria de Trânsito, Proteção Patrimonial e Defesa Social, e encaminhará à Câmara municipal, com as alterações que julgarem necessárias.**

Apesar do respeito de que é credor a técnica, que a assina, a referida avaliação, parte de pressupostos equivocados, ao confundir “**Política Tarifária**”, com “**Metodologia Tarifária**”, e de ser dissonante da legislação que regem os dois institutos, tais como a Constituição Federal, Estadual, Lei Orgânica Municipal em especial a Lei Federal 8.987/95, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal” e a Lei 8.666/93, que **Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública.**

Vale um adendo: O art. 30 da Constituição Federal, artigo 40 da Constituição do Estado e artigos 25, 26 e 27 da Lei Orgânica municipal, são determinantes na competência exclusiva do município, senão vejamos:

#### CF

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

V - **organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;**

#### C. Estadual:

Art. 40 - Incumbe ao Estado, às entidades da administração indireta e ao particular delegado assegurar, na prestação de serviços públicos, a efetividade:

I - dos requisitos, dentre outros, de eficiência, segurança e continuidade dos serviços públicos, e do preço ou tarifa justa e compensada;

II - dos direitos do usuário.

§ 1º - A delegação da execução de serviço público será precedida de licitação, na forma da lei.

§ 2º - A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação e as condições de exclusividade do serviço, caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou da permissão;

II - a política tarifária;

III - a obrigação de o concessionário e o permissionário manterem serviço adequado.

**Lei Orgânica:**

**DOS SERVIÇOS E OBRAS PÚBLICAS**

**Art. 25.** Cabe ao Município organizar e regulamentar os serviços públicos e de utilidade pública de interesse local, com base na comodidade, conforto e bem-estar dos usuários.

**Art. 26.** Lei Municipal disporá sobre a organização, funcionamento e fiscalização dos serviços públicos e de utilidade pública de interesse local, prestados sob regime de concessão ou permissão, incumbindo, aos que os executarem, sua permanente atualização e adequação às necessidades dos usuários.

§ 1º O Município poderá retomar, sem indenização, os serviços permitidos ou concedidos desde que:

- I - sejam executados sem contrato, ou se revelem insuficientes para o atendimento dos usuários;
- II - haja ocorrência de paralisação unilateral dos serviços parte dos concessionários ou permissionários;
- III - seja estabelecida a prestação direta do serviço pelo Município.

§ 2º Noventa dias antes do vencimento de qualquer concessão ou permissão de serviço público ou de utilidade pública, que deva continuar, é obrigatória a realização de nova licitação ou de concorrência.

§ 3º A permissão de serviço de utilidade pública, sempre a título precário, será autorizada por decreto, após edital de chamamento de interessados para a escolha do melhor pretendente, procedendo-se às licitações com estrita observância da legislação federal e estadual pertinente.

§ 4º a concessão só será feita com autorização legislativa, mediante contrato, observada a legislação específica de licitação e contratação.

§ 5º Os concessionários e permissionários sujeitar-se-ão a regulamentação específica e ao controle tarifário do Município.

§ 6º Em todo ato de permissão ou contrato de concessão, o Município se reservará o direito de averiguar a regularidade do cumprimento da legislação trabalhista pelo permissionário ou concessionário.

**Art. 27.** A lei disporá sobre:

I - o regime dos concessionários e permissionários de serviços públicos ou de utilidade pública, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação e as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária;

IV - a obrigação de manter o serviço adequado;

V - as reclamações relativas a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública;

VI - o tratamento especial em favor do usuário de baixa renda.

*Parágrafo Único.* É facultativo ao Poder Público ocupar e usar temporariamente bens e serviços, na hipótese de iminente perigo ou calamidade públicos, assegurada indenização ulterior, se houver dano.

Pois bem, O PL 38/23, trata-se de "Política Tarifária", e não de **metodologia tarifária**.

Entenda-se como política pública, um conjunto de ações que manifesta uma determinada maneira de intervenção do município em relação a um aspecto de suas responsabilidades ou questões/problemas que despertam a atenção e o interesse de mobilização dos diferentes atores da sociedade civil.

Toda política tarifária de transporte público traz em seu cerne, de forma explícita ou implícita, um conjunto de objetivos gerais que podem ser agrupados em 3 classes: objetivos econômicos, objetivos financeiros e objetivos sociais.

Pode-se definir a política tarifária no sistema de transporte público urbano como o conjunto de medidas, regras e normas estabelecidas pelo poder público que delimitam a forma de financiamento da operação desses sistemas e a cobrança de contrapartida financeira por parte dos usuários.

Desta forma, as Políticas Tarifárias estão associadas a Políticas Públicas mais amplas, que geram efeitos sobre a condição socioeconômica dos usuários, a organização do uso do solo urbano, a mobilidade urbana e a sustentabilidade econômico-financeira do sistema de transporte.

Sendo assim, a Política Tarifária pode ser definida como o conjunto de decisões do Poder Público, que envolve o estabelecimento de uma estrutura tarifária (preços, estratégias de cobrança e opções de pagamento do serviço), visando objetivos econômicos, financeiros e sociais, em convergência com as diretrizes do transporte público coletivo

As diretrizes de Política Tarifária do Transporte Público Coletivo, estabelecidas pela Lei Federal nº 12.587/12 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram integralmente vinculadas as diretrizes propostas na Lei sobre o regime de concessões - Lei 8.987/95, e, especial ao Capítulo IV – da Política tarifária.

Portanto, a Política Tarifária do Sistema de Transporte Público de Passageiros, constitui um instrumento regulatório importante para o seu perfeito funcionamento. Nesse sentido, é importante definir os objetivos da Política Tarifária sob as seguintes óticas: financeira; econômica e social, com as determinações da Lei Geral, ou seja, Lei 8.987/95.

Quanto a METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO, será integralmente atendido quando da publicação do edital, quando será apresentada a metodologia tarifária, que integrará o corpo instrutivo da licitação, ao pleno atendimento ao artigo 7º da Lei 8.666/93, que assim se expressa:

**Das Obras e Serviços**

**Art. 7º** As licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, à seguinte sequência:

- I - projeto básico;
- II - projeto executivo;
- III - execução das obras e serviços.

§ 1º A execução de cada etapa será obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores, à exceção do projeto executivo, o qual poderá ser desenvolvido concomitantemente com a execução das obras e serviços, desde que também autorizado pela administração.

§ 2º As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:

- I - houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório;
- II - existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários;

III - houver previsão de recursos orçamentários que assegurem o pagamento das obrigações decorrentes de obras ou serviços a serem executados no exercício financeiro em curso, de acordo com o respectivo cronograma;

Serão seguidas a seguintes etapas, sendo cada uma delas apresentadas nas seções distintas.

- ✓ Estimativa dos Custos Totais do Sistema em função dos resultados calculados para o quantitativo de Oferta e dos valores de Remuneração dos serviços de Transporte, esta etapa realiza a projeção de todos os custos para o pleno funcionamento do Sistema.

- ✓ Custos de Operação - O custo total com a operação do sistema, que já inclui Manutenção e Operação da infraestrutura concedida, é calculado tomando o custo/km referente a cada veículo existente na operação, e multiplicando o mesmo pela produção quilométrica da operação.
- ✓ Projeção dos Custos de Operação para cada Área Operacional Considerando os Custos/km específicos para cada Veículo, para o Cálculo dos Custos de Operação por Área de Operação aplica-se cada um destes custos unitários aos seus respectivos serviços ofertados, conforme Plano Operacional determinado, no Termo de Referência – Projeto Básico.
- ✓ Custos de Gestão Operacional e Financeira Abrangem todos os custos envolvidos na Operação e Manutenção dos elementos de ITS estabelecidos para o novo sistema de transporte sob - responsabilidade direta ou indireta (exercido por ente contratado) do Órgão Gestor, ressalte-se que as atividades de Bilhetagem e de Controle Operacional estão alocadas aos concessionários, e seus custos estão incorporados e totalizados como custos de Operação.
- ✓ Custos de Manutenção ou Investimentos Adicionais São aqueles necessários para a operação do sistema, com seus respectivos responsáveis, de acordo com regulamentação específica vigente.
- ✓ Impostos Valores a serem retidos no momento da arrecadação e repassado diretamente ao Erário Municipal.
- ✓ Cenário de Demanda e Plano Operacional.
- ✓ Demanda - As demandas consideradas serão adotadas através da análise conjunta de diversas bases de dados disponíveis.
- ✓ Cenários de Operação – quando serão elaborados Planos Operacionais completos, integrantes do processo licitatório, de acordo com as demandas estimadas. Os Planos Operacionais serão detalhados nos anexos integrantes do processo licitatório.
- ✓ Cálculo da Remuneração de Equilíbrio dos Serviços – com apresentação da planilha tarifária e o estudo de viabilidade técnico econômico – financeiro, bem como todos os modelos de remuneração e depreciação dos equipamentos e serviços.
- ✓ E as Receitas Extraordinárias e de possíveis subsídios.
- ✓ Definição de Risco no âmbito da Concessão, com apresentação da “matriz de Risco”.

## DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

Em se tratando de delegação de serviço público é importante verificar os direitos da concessionária sob o enfoque da Lei 8.666/93, com as suas posteriores alterações e sob a ótica da Lei 8.987/95.

Com efeito, a Lei 8.666/93 determina a necessidade de se preservar a equação financeira inicial, existente quando da assinatura do contrato, de modo a ser conservado o seu equilíbrio econômico-financeiro, evitando-se o enriquecimento sem causa do Poder Concedente.

Qualquer situação que importe em anomalia na relação contratual é passível de correção mediante o reajustamento, que, não necessariamente, se limita à questão de cunho financeiro.

No que se refere ao fundamento legal, a própria lei de licitações em seu art. 65, II, "d", estabelece:

### *"SEÇÃO III - Da Alteração dos Contratos*

*Art.65 - Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:*

*I - (...)*

*II - por acordo das partes: (...)*

*d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém, de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.*

Logo, constata-se sem maiores questionamentos que o equilíbrio contratual é uma obrigação legal da Administração Pública, desde que estritamente vinculado ao ato convocatório. No mesmo rumo, a Lei de Concessões e Permissões dos serviços Públicos (Lei 8.987/95), preceitua:

#### **Capítulo IV**

##### **Da Política Tarifária**

**Art. 9º** A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas **regras de revisão** previstas nesta lei, no edital e no contrato.

§1º. omissis

§2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, **a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.**

§4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial **equilíbrio econômico-financeiro**, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

**Art. 10** Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu **equilíbrio econômico-financeiro**.

Verifica-se, pois, que o equilíbrio da relação contratual não é uma faculdade do delegatário, mas, um imperativo para o Poder Concedente, eis que o seu objetivo é o de manter equalizada a relação pactuada nos mesmos moldes de sua origem, para que a qualidade dos serviços não seja afetada, preservando, por certo, o interesse do usuário.

A **preservação do equilíbrio econômico-financeiro** – ou a comutatividade entre o que a Empresa investe e despende, bem como, o montante que recebe em contrapartida tarifária – **é obrigação do Poder Concedente** nos termos das Leis Federais 8.666/93 e 8.987/95 e dos contratos pactuados.

Um sistema como tal não comporta a utilização de critérios de reajuste ou revisão tarifária que não sejam estritamente técnicos e vinculados às normas e fórmula paramétrica do edital e do contrato. Assim, as tarifas devem viabilizar e remunerar adequadamente os investimentos exigidos do particular, dentro de premissas claras e critérios estipulados com total transparência para serem observados e fiscalizados pelos órgãos competentes.

## FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA LEGAL

A teoria geral dos contratos também rege essas relações jurídicas e exige que os contratos devam ser executados com estrita obediência de suas cláusulas.

Nos contratos celebrados pela Administração Pública com particulares, independentemente de prerrogativas excepcionais a ela conferidas, assim também deve ser.

Contudo, nos contratos administrativos que têm por finalidade a execução de uma obra ou serviços públicos, ou ainda, outra prestação qualquer que objetive atender às demandas de um interesse público, a Lei nº 8.666/93 (Lei de Licitações e contratos administrativos) prescreve que à Administração é conferido o poder de alterar unilateralmente os contratos administrativos (art.58, I, da Lei nº 8.666/93), ou seja, é possível que a Administrativa Pública, encontrando-se em posição de supremacia no contrato, estabilize essa relação jurídica em oposição ao princípio do *pacta sunt servanda*.

A alteração unilateral dos contratos administrativos é reconhecida pelos doutrinadores como uma das cláusulas exorbitantes que atende aos interesses da Administração Pública no contexto dos contratos administrativos.

Trata-se, na verdade, do que alguns doutrinadores chamam de um “poder-dever”, ou ainda, de um “dever-poder”, por se entender que antes de uma verdadeira prerrogativa conferida ao administrador público, a alteração unilateral do contrato é um dever a ele imposto, quando assim exigir o interesse público.

O interesse público é base também para interpretação dos contratos administrativos, de modo que a aplicação de seus elementos deve ser feita de forma a evitar o prejuízo desses princípios de proteção ao coletivo.

Com isso, a interpretação do contrato administrativo deve ser pautada nos princípios do Direito Público, complementados com os princípios da teoria geral dos contratos do Direito Privado, ou seja, os institutos privados são aplicados em segundo plano, apenas no que o Direito Público for incapaz de solucionar.

Apesar desta ideia de aparente beneficiamento irrestrito da entidade administrativa, a interpretação dos contratos administrativos que objetive a persecução do interesse público não pode ser feita maneira desarrazoada ou desproporcionada que venha a provocar a sobrecarga de ônus do contratado, cujos direitos são, também, preservados em lei.

Ou seja, na interpretação do contrato administrativo não se pode negar, portanto, o direito de a Administração alterar as cláusulas regulamentares para atender ao interesse público, mas não se pode também deixar de reconhecer a necessidade do equilíbrio financeiro e da reciprocidade e equivalência nos direitos e obrigações das partes, devendo-se compensar a supremacia da Administração com as vantagens econômicas estabelecidas no contrato em favor do particular contratado.

Assim há um dever de manutenção da equação econômico-financeira com o fim de evitar vantagem desarrazoada, seja esta, para qualquer das partes contratantes.

### DA FISCALIZAÇÃO

Cabe à Administração resguardar-se quando à execução do contrato administrativo utilizando-se da prerrogativa de fiscalizar, como lhe é permitido pelo art. 58, III da Lei de Licitações e o art. 67 da Lei nº 8.666/93 dispõe que *"a execução do contratado deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado permitida a contratação de terceiros"*

Na mesma linha, a Lei 8.987/95 em seus artigos 3º, 23, VII, 25, 30 e parágrafo único, 31, V.

*Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.*

*23 - VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;*

*Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua sua responsabilidade.*

*Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.*

*Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários*

*Art. 31. Incumbe à concessionária:*

*V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis*

Portanto, para ajudá-lo a cumprir a fiscalização quando não detiver todos os conhecimentos técnicos necessários a essa atribuição.

A fiscalização objetiva garantir que a execução do contrato ocorra no estrito cumprimento das cláusulas contratuais, e com a qualidade desejada, além de que se cumpram as especificações técnicas exigidas, bem como o atendimento aos prazos contratuais.

### **REGIME JURÍDICO-ADMINISTRATIVO**

Assim a concessão de serviços públicos do município de Bom Despacho será formalizada mediante contrato, que obrigatoriamente deverá observar os termos da legislação municipal e em especial a Lei N.º 8.987/1995 e as normas pertinentes do edital de licitação.

Importante ressaltar que a Lei Orgânica de Bom Despacho estabeleceu, como competência privativa do Município, dispor sobre assuntos de interesse local, cabendo-lhe, entre outras atribuições, legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar, no que couber, a legislação federal e a estadual, fixar, fiscalizar e cobrar tarifas ou preços públicos, dispor sobre organização, administração e execução dos serviços locais, organizar e prestar, diretamente, ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos locais, legislar sobre a organização e prestação, fiscalizar o cumprimento e adotar providências quanto a prover o transporte coletivo urbano.

Portanto, o transporte coletivo é serviço de caráter essencial e pode ser prestado diretamente pelo Município ou concedido, mediante licitação prévia, como pretende o Município de Bom Despacho.

No caso de delegação por procedimento licitatório, **os serviços concedidos estão sempre sujeitos à regulamentação e fiscalização do Município, incumbindo aos que os executam sua permanente e adequação às necessidades dos usuários.**

Destarte, o que esta consultoria, procurou responder é deixar claro, que não cabe o tipo de análise da Câmara sobre a “metodologia Tarifária” – que fará parte integral do processo licitatório, quando caberá a qualquer agente ou interessado fazerem os questionamentos que julgarem necessários, e que o PL trata-se sim de “política tarifária”, que são normas gerais e não específicas.

Este é o nosso entendimento.



LUIZ WAGNER DACACHE  
BALIEIRO:21745552634  
c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da  
Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-  
CPF A1, ou=(EM BRANCO),  
ou=09155925000186,  
ou=videoconferencia, cn=LUIZ WAGNER  
DACACHE BALIEIRO:21745552634  
2023.08.09 15:24:28 -03'00'

Planum – Planejamento e Consultoria urbana Ltda.

Luiz Wagner Dacache Balieiro

Engenheiro Civil e de Transportes

CREA 30.569D