



PARECER Nº

, DE 2023

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS, sobre o PROJETO DE LEI Nº 1.392, de 2020, que concede isenção do pagamento de tarifa no transporte público do Distrito Federal para os candidatos do Exame Nacional de Ensino Médio (Enem) nos dias de realização de prova.

AUTOR: Deputado ROBÉRIO NEGREIROS

RELATORA: Deputada PAULA BELMONTE

I - RELATÓRIO

Submete-se à apreciação da Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF o Projeto de Lei – PL nº 1.392/2020, de autoria do Deputado Robério Negreiros, composto por cinco artigos e com a ementa acima reproduzida.

O art. 1º, *caput*, estabelece isenção de tarifa no Sistema Integrado do Transporte Público Coletivo do DF – STPC/DF aos candidatos inscritos no Exame Nacional do Ensino Médio – Enem. Enquanto, seus §§ 1º e 2º dispõem, respectivamente que a referida isenção ocorrerá apenas nos dias de realização das provas e terá caráter pessoal e intransferível.

Já o art. 2º determina que a isenção refere-se “ao transporte público por ônibus e metrô”, sendo sua concessão, nos termos do art. 3º, mediante critérios e procedimentos aprovados pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – Semob/DF.

Finalmente, pelo art. 4º “as despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias”, com a regulamentação da Lei, conforme o art. 5º, realizada pelo Poder Executivo, no que couber.

Na justificação da proposição, o ilustre autor destaca que o Enem, além de integrar o Sistema de Seleção Unificada, o qual classifica candidatos em universidades públicas, “é utilizado para obtenção do financiamento FIES, como substituto ou complemento do vestibular convencional de universidades privadas e como requisito para obtenções de bolsas de estudos pelo programa ProUni”.

Assevera, portanto, que diante da relevância que possui, aos candidatos não deve haver óbice à chegada ao local de prova, principalmente aquele porventura decorrente da capacidade de pagamento pelo referido deslocamento.

Por fim, o nobre parlamentar informa que houve isenção da tarifa do transporte público para os candidatos ao Enem, realizada pelos governos dos Estados do Pará e do Maranhão, em 2019.

O projeto foi lido em 01 de setembro de 2020 e distribuído à Comissão de Educação, Saúde e Cultura – CESC para análise de mérito; à CEOF para análise de admissibilidade e mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça – CCJ para análise de admissibilidade.

Em votação na CESC, a proposição foi aprovada integralmente na sua 6ª Reunião Extraordinária Remota, realizada em 19 de abril de 2021.

No prazo regimental, nenhuma emenda foi apresentada no âmbito desta comissão.
É o Relatório.

II – VOTO DA RELATORA

Compete à CEOF analisar e emitir parecer sobre a admissibilidade quanto à adequação orçamentária e financeira e o mérito de proposições com adequação ou repercussão orçamentária, conforme art. 64, II, 'a', do Regimento Interno desta Casa. Pelo § 2º desse dispositivo, é terminativo o parecer de admissibilidade exarado pela CEOF, cabendo recurso ao Plenário.

Quanto à análise de admissibilidade da CEOF, entende-se como adequada a iniciativa convergente com o plano plurianual – PPA, a lei de diretrizes orçamentárias – LDO, a lei orçamentária anual – LOA e demais normas de finanças públicas.

As proposições que impliquem diminuição de receita ou aumento de despesa do Distrito Federal ou repercutam de qualquer modo sobre o seu orçamento devem, obrigatoriamente, ser submetidas ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira.

Inicialmente, observa-se que o PL nº 1.392/2020, ao conceder a isenção de tarifa no STPC/DF, gera potencial impacto ao equilíbrio econômico-financeiro do serviço de transporte. Assim, para a melhor compreensão das possíveis consequências, faz-se necessário examinar o processo de fixação das tarifas atualmente praticadas e a política de remuneração das empresas prestadoras do serviço¹.

No DF, a Lei Distrital nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que “dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências”, assim estabelece acerca da política tarifária do STPC/DF:

Art. 16. A política tarifária adotada para o STPC/DF deverá buscar atender os seguintes princípios:

- I — **promover a mobilidade da população de baixa renda;**
- II — **manter o equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF;**
- III — incentivar a implementação da integração tarifária do STPC/DF;
- IV — definir estrutura tarifária simples e adequada às peculiaridades do Distrito Federal;
- V — controlar a utilização de gratuidades e descontos;
- VI — gerenciar a demanda, incentivando movimentos nos períodos entre os horários de pico.

Art. 17. As tarifas dos serviços integrantes do STPC/DF serão fixadas pelo Poder Executivo, com base em estudos de custos e tarifas desenvolvidos pela entidade gestora, observadas as disposições legais e ouvido, previamente, o CTPC/DF.

§ 1º A entidade gestora poderá propor preços promocionais, ouvido o CTPC/DF.

§ 2º O valor médio ponderado do conjunto das tarifas fixadas e os preços promocionais de que trata o § 1º deste artigo não poderão interferir negativamente no equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF e nem constituir razão para reivindicação de aumento da tarifa.

Art. 18. Os serviços do STPC/DF serão remunerados pelo produto da arrecadação tarifária.

§ 1º As receitas provenientes da execução de outros serviços vinculados ao STPC/DF poderão ser revertidas em benefício da modicidade da tarifa.

§ 2º A efetivação das disposições contidas no § 1º deste artigo será objeto de regulamentação específica pela Secretaria de Estado de Transportes.

Art. 19. **A legislação que vier a instituir isenções ou reduções tarifárias de qualquer natureza e quaisquer outros custos deverá dispor expressamente sobre as fontes específicas de recursos para seu financiamento**, nos termos do art. 35 da Lei Federal no 9.074/95 e da legislação distrital pertinente. (grifos editados)

Percebe-se, portanto, que iniciativa para concessão de tarifa diferenciada deve, pelo menos, (i) **estar fundamentada em estudos de custos e tarifas que indiquem as fontes para seu financiamento**, (ii) **observar as disposições legais** e (iii) **obter a prévia manifestação do Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF**, nos termos do excerto reproduzido acima.

Por seu turno, o § 2º do art. 71 da Lei Orgânica do DF – LODF estabelece que “não será objeto de deliberação proposta que vise a conceder gratuidade ou subsídio em serviço público prestado de forma indireta, sem a correspondente indicação da fonte de custeio”.

Sobre esse aspecto, observa-se que a proposição **não indica a fonte de recursos para o financiamento do benefício pretendido**.

Em relação à prestação do serviço de transporte público no DF, ela ocorre diretamente pelo Poder Público, pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB e pelo Metrô/DF, ou de forma indireta, por concessionárias e permissionárias. Para todos os casos, os valores cobrados dos usuários – a chamada **tarifa usuário**, de acordo com a Lei distrital nº 4.011/2007, é fixada pelo Poder Executivo, sempre com base em estudos técnicos.

Conforme expresso anteriormente, a legislação também estabelece princípios a serem seguidos na fixação da tarifa, como a promoção da mobilidade da população de baixa renda e a preservação do equilíbrio econômico e financeiro do STPC/DF.

Assim, ao estabelecer as tarifas do transporte público, leva-se em conta não apenas os custos operacionais do sistema, mas também a dimensão social do transporte e sua influência na fruição de outros direitos, como educação, saúde e lazer.

De acordo com o último reajuste (Decreto nº 40.381, de 2020 [2](#)), as tarifas atuais do modo rodoviário do STPC/DF, diferenciadas a partir do tipo de linha, possuem os seguintes valores (Tabela 1):

Tabela 1 – Tarifa Usuário vigente (R\$ 1,00)

Tipo de Linha	Tarifa Usuário
Urbanas - 1 (U-1)	2,70
Urbanas - 2 (U-2)	3,80
Urbanas - 3 (U-3)	2,70
Metropolitanas - 1 (M-1)	3,80
Metropolitanas - 2 (M-2)	5,50
Metropolitanas - 3 (M-3)	3,80

Fonte: Decreto nº 40.381, de 09 de janeiro de 2020

No caso de viagens com integração, o usuário paga o valor referente à Metropolitanas - 2, conforme o Decreto nº 35.293/2014. Nos termos da normativa, a viagem integrada concede ao usuário o direito de realizar “dois transbordos, um subsequente a outro, sem retornar ao ponto de partida e realizada no intervalo máximo de até três horas a contar do primeiro acesso” independentemente dos modais utilizados.

Destaca-se que, para o caso dos serviços prestados por concessionárias [3](#), a questão tarifária igualmente envolve repasses do Poder Público, por meio do subsídio tarifário. Isso decorre do fato de essas empresas serem remuneradas por meio da **chamada tarifa técnica**, fixada no momento da assinatura do contrato de concessão, de acordo com o lance vencedor na licitação. Naquela oportunidade, a Concorrência Pública nº 01/2011 adotou o critério de **menor tarifa para licitar as 05 bacias do Serviço Básico Rodoviário**.

Conforme exposto no edital, a “remuneração das concessionárias” 4 é calculada a partir da multiplicação do total de “passageiros pagantes transportados” 5 e o valor da **tarifa técnica** atualizada de acordo com o processo de revisão e reajuste. Dessa forma, a “Receita Auferida” pela concessionária, em determinado intervalo de tempo (t), é obtida pela fórmula a seguir:

$$\text{Receita Auferida}(t) = \text{Passageiros Pagantes Transportados}(t) \times \text{Tarifa Técnica}(t)$$

Nesse ponto, é válido destacar que o conceito de “passageiro pagante transportado”, de acordo com o contrato, inclui também os **beneficiários de algumas gratuidades**, notadamente as referentes ao **Passe Livre Estudantil – PLE** e às Pessoas com Deficiência – PCD 6 . As demais gratuidades – a exemplo de idosos, crianças e alguns profissionais – não são contabilizadas para efeito de pagamento às empresas e, portanto, o transporte desses passageiros não possui correspondência direta em nenhum pagamento, seja para os indivíduos seja para o erário público.

Pelo modelo vigente no DF, a **empresa deve ser remunerada pela tarifa técnica** sempre que qualquer “passageiro pagante” embarcar em um de seus ônibus– independentemente de ser um usuário adquirente da “tarifa usuário” (de forma integral ou por meio do modelo de integração) ou até mesmo se beneficiado por gratuidade.

Assim, **os repasses do Distrito Federal** servem para cobrir o correspondente à tarifa técnica dos passageiros beneficiários de gratuidades e para complementar o valor da tarifa usuário até o valor da tarifa técnica, no caso dos usuários adquirentes, inclusive para a cobertura de trechos percorridos em razão da integração prevista no Decreto nº 35.293/2014.

Por esse motivo, verifica-se que o STPC/DF é significativamente subsidiado, tanto ao se considerar a quantidade de gratuidades concedidas, inteiramente pagas pelo Tesouro do Distrito Federal, como ao se levar em conta a complementação da tarifa dos próprios usuários adquirentes.

Isso porque, em primeiro lugar, **os valores das tarifas técnicas são superiores ao da tarifa usuário**, considerando os seus valores vigentes, que variam de R\$ 2,70 a R\$ 5,50, conforme Tabela 1. A seguir, estão relacionadas as tarifas técnicas vigentes em março/2023, de cada concessionária (Tabela 2):

Tabela 2 – Tarifa Técnica vigente (R\$ 1,00)

Concessionária	Valor
Viação Piracicabana LTDA	7,7221
Viação Pioneira	9,0482
Urbi Mobilidade Urbana Ltda.	9,2210
Auto Viação Marechal Ltda.	7,6775
Expresso São José	10,8994

Fonte: Elaboração própria

Em segundo lugar, é necessário perceber que a **integração tarifária** aumenta também a participação do DF, embora contribua para a racionalidade da oferta dos serviços. Conforme exposto no Decreto nº 35.293/2014 7, ao passageiro é permitido realizar dois transbordos – podendo realizar até três deslocamentos, portanto – por meio do pagamento da tarifa integral do Grupo I – Metropolitanas 2 (atualmente, R\$ 5,50). Entretanto, embora esteja pagando apenas tal valor, esse passageiro, para efeitos de remuneração das concessionárias, é contabilizado em todos esses trajetos, o que pode resultar no pagamento, pelo Erário, de até três tarifas técnicas.

Nesse contexto, em termos práticos, a instituição de uma gratuidade tarifária levaria a uma necessidade de maiores aportes ao sistema pelo Distrito Federal. Embora isso seja legalmente possível, especialmente por considerar a necessidade de se buscar a **modicidade tarifária** e se observar a **capacidade de pagamento** dos usuários, é inegável o possível impacto orçamentário gerado por tal medida. Como visto, independentemente do valor arrecadado por meio da tarifa paga

pelos usuários, as empresas necessariamente receberão o valor cheio da tarifa técnica para cada passageiro transportado.

No que se refere ao público-alvo da proposição em tela, a partir das Sinopses Estatísticas do Exame Nacional do Ensino Médio [8](#) é possível verificar o quantitativo de inscritos desde o ano de 2009. Para o DF, a Tabela 3 a seguir apresenta o total de inscritos, detalhando-os de acordo com a situação de conclusão:

Tabela 3 – Quantidade de inscritos no Enem para o Distrito Federal – 2009 a 2021

Ano	Total	Situação de Conclusão			
		Egresso	Concluente	Cursista	Não Concluente e Não Egresso
2009	62.871	38.791	20.495	1.775	1.810
2010	65.353	39.631	19.062	6.660	Não disponível
2011	75.137	43.509	22.594	4.461	4.573
2012	89.563	52.997	24.695	6.469	5.402
2013	114.769	69.788	26.330	11.126	7.525
2014	160.922	98.369	30.333	19.890	12.330
2015	160.440	96.209	32.797	19.541	11.893
2016	166.007	97.697	34.969	21.502	11.839
2017	123.169	80.841	31.981	8.368	1.979
2018	104.531	65.528	29.631	7.750	1.622
2019	94.352	59.240	26.812	7.821	479
2020	114.574	79.616	26.627	7.578	753
2021	65.843	39.017	20.606	5.958	262
Média	107.888	66.248	26.687	9.915	5.038

Fonte: Elaboração própria

Os candidatos inscritos no Enem são divididos em quatro categorias. Compreende-se como “Egresso” aquele que já concluiu o Ensino Médio. Já o “Concluente” é quem cursa e concluirá o último ano do Ensino Médio no ano em que se inscreveu ao Enem. Por outro lado, o candidato “Cursista” corresponde ao que cursa, mas não concluirá, o último ano do Ensino Médio no ano em que se inscreveu. Por fim, os demais são classificados como “Não Concluente e Não Egresso”.

Sobre uma possível estimativa dos valores decorrentes da concessão da gratuidade tarifária nos dias de realização do Enem, ressalta-se que caberia ao erário público **o custeio adicional tão-somente da tarifa-usuário**, a qual, conforme demonstrado anteriormente, possui valor máximo de R\$ 5,50 por deslocamento. Isto decorre do fato de já haver previsão para o desembolso, pelo Poder Público, do Complemento Tarifário, a fim de que a remuneração das empresas do STPC/DF seja pelo valor correspondente à tarifa técnica.

Assim, considerando dois deslocamentos (ida e volta) e dois dias de realização do Enem, o desembolso máximo referente à tarifa-usuário vigente seria de R\$ 22,00 (vinte e dois reais) por candidato beneficiado. Ao aplicar este valor ao quantitativo médio de inscritos, segundo o histórico anteriormente demonstrado, obtêm-se, por categoria de inscrito, o **valor máximo** – supondo que todos os beneficiados utilizem do transporte público em todos os dias de realização do Enem – necessário à implementação do benefício trazido pelo PL, demonstrados na Tabela 4 a seguir.

Tabela 4 – Estimativa do valor anual máximo necessário à concessão da gratuidade aos candidatos ao Enem

Total	Situação de Conclusão			
	Egresso	Concluente	Cursista	Não Concluente e Não Egresso
R\$ 2.373.536	R\$ 1.457.456	R\$ 587.114	R\$ 218.130	R\$ 110.836

Fonte: Elaboração própria

Nota: Montante obtido a partir da multiplicação da quantidade média de inscritos (Tabela 1) por R\$ 22,00 (vinte e dois reais), correspondente a quatro deslocamentos (dois dias de prova, dois deslocamentos por dia).

Destaca-se, dentre as categorias nas quais os candidatos ao Enem se dividem, que parte deles **já faz jus à gratuidade no STPC/DF**, quais sejam aqueles classificados em “Concluinte” e “Cursista”. O benefício PLE, estabelecido pela Lei distrital nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, que “dispõe sobre o Passe Livre Estudantil nas modalidades de transporte público coletivo”, assim determina:

Art. 1º **Fica assegurada aos estudantes** do ensino superior, médio e fundamental da área urbana, inclusive alunos de cursos técnicos e profissionalizantes com **carga igual ou superior a 200 (duzentas) horas-aula** reconhecidos pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal ou pelo Ministério da Educação e alunos de faculdades teológicas ou de instituições equivalentes, os quais residam ou trabalhem a mais de um quilômetro do estabelecimento em que estejam matriculados, a **gratuidade nas linhas do serviço básico de transporte público coletivo de passageiros** que sirvam a esses estabelecimentos, **inclusive quando operados por micro-ônibus, metrô e veículo leve sobre trilhos ou pneus.**

§ 1º Para a utilização do benefício da gratuidade de que trata o caput, a operadora do Sistema de Bilhetagem Automática deverá emitir cartão estudantil personalizado e específico.

§ 2º **A gratuidade referida neste artigo se estenderá a qualquer horário e qualquer itinerário, dentro do limite comprovado pelo estudante, sem aumento na quantidade de passes.**

.....

Art. 4º O benefício de que trata o art. 1º será **limitado a 54 (cinquenta e quatro) viagens por mês e por estudante, durante o período letivo.**

§ 1º O limitador de que trata este artigo refere-se a **cada linha usada pelo estudante** para o trajeto residência-escola-residência. (grifos editados)

Da normativa destacada, depreende-se que os estudantes beneficiados pelo PLE gozam de **gratuidade no transporte público durante todo o período letivo**, à exceção de quando realizam as provas do Enem.

Importa destacar que o orçamento do DF referente ao subsídio para o pagamento do benefício PLE, para o período 2018 a 2022, em valores previstos e executados, encontra-se na Tabela 5 a seguir.

Tabela 5 – Benefício PLE - Dotação vs. Valor Pago (R\$ milhão) (valores nominais)

Exercício	Dotação (a)	Valor Pago (b)	% Executado (a/b)	Valor não Executado (a-b)
2018	297,45	293,56	98,69%	3,89
2019	313,11	309,45	98,83%	3,66
2020	70,55	69,39	98,36%	1,16
2021	87,66	83,09	94,79%	4,57
2022	364,78	357,56	98,02%	7,22

Fonte: Adaptado de Estudo Legislativo nº 10/2023, UEF/ASSEL realizado pelo Consultores Legislativos Gabriel Ribeiro, Saulo Nonato, Rafael de Castro e Fábio Villar, em 10/03/2022.

A partir da tabela acima, verifica-se que a execução da rubrica PLE foi próxima de 100% nos exercícios financeiros, o que permite considerar não ter havido distorção significativa entre o planejamento orçamentário e a sua efetiva realização.

Ao comparar os montantes da Tabela 4 com os valores que não foram executados – Tabela 5 –, percebe-se estes serem, à exceção apenas do ano de 2020, superiores à estimativa ora formulada.

Nota-se, contudo, que caso a gratuidade tarifária do PL nº 1.392/2020 fosse **apenas aos já beneficiários do PLE** – inscritos classificados como “concluinte” e “cursista” –, os respectivos montantes estimados seriam inferiores aos não executados sob a rubrica PLE.

Logo, poder-se-ia argumentar a favor da concessão da gratuidade ora pretendida pelo PL apenas às categorias que já a possuem, em razão da baixa representatividade do montante necessário ao seu custeio, quando comparado ao dispêndio anual já realizado com o benefício.

Entretanto, conforme determina a Lei de Diretrizes Orçamentárias para o DF, referente ao exercício 2023 – LDO/DF 2023, estabelecida pela Lei distrital nº 7.171, de 01 de agosto de 2022:

Art. 89. São consideradas despesas irrelevantes, para fins do disposto no art. 16, § 3º, Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, aquelas cujos valores não ultrapassem os limites constantes do art. 24, I e II, da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Os dispositivos mencionados, constantes da Lei federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, assim definem:

Art. 23. As modalidades de licitação a que se referem os incisos I a III do artigo anterior serão determinadas em função dos seguintes limites, tendo em vista o valor estimado da contratação:

I - para obras e serviços de engenharia:

- a) convite - até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);
- b) tomada de preços - até R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais);
- c) concorrência: acima de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais);

II - para compras e serviços não referidos no inciso anterior:

- a) convite - até R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais);
- b) tomada de preços - até R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil reais);
- c) concorrência - acima de R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil reais).

.....

Art. 24. É dispensável a licitação:

I - para obras e serviços de engenharia de valor até 10% (dez por cento) do limite previsto na alínea "a", do inciso I do artigo anterior, desde que não se refiram a parcelas de uma mesma obra ou serviço ou ainda para obras e serviços da mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizadas conjunta e concomitantemente;

II - para outros serviços e compras de valor até 10% (dez por cento) do limite previsto na alínea "a", do inciso II do artigo anterior e para alienações, nos casos previstos nesta Lei, desde que não se refiram a parcelas de um mesmo serviço, compra ou alienação de maior vulto que possa ser realizada de uma só vez;

.....

Dessa forma, **despesa irrelevante**, tal como refere-se a LDO/DF 2023, é aquela cujo montante seja de até R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) para obras e serviços de engenharia e de até R\$ 8.000,00 (oito mil reais) para outros serviços e compras.

A partir do histórico de candidatos inscritos no Enem, bem como da estimativa realizada anteriormente, é razoável supor que o desembolso necessário à concessão da gratuidade no STPC/DF supere o limite para a classificação como despesa irrelevante, o que **não permite considerar o valor estimado como pouco representativo**, ainda que limitado a quem já usufrua de benefício semelhante na quase totalidade do período letivo.

Para além da discussão quanto à efetiva representatividade orçamentária da pretendida gratuidade tarifária, é necessário ponderar que as estimativas elaboradas anteriormente, referentes ao período de 2018 a 2022, não garantem a continuidade dos percentuais de execução orçamentária.

Em outras palavras, mesmo que, em determinado exercício, parte do orçamento já aprovado, porém não executado, seja suficiente para custear a gratuidade tarifária nos dias de realização do Enem, é impossível concluir que novos aportes orçamentários não serão exigidos.

Nesse sentido, em que pese a relevância da proposição para o público atendido por ela (os candidatos inscritos para realizar o Enem), caso o PL fosse incorporado à legislação vigente, produzindo os efeitos pretendidos, haveria provável criação de **despesa obrigatória não prevista na LOA**.

Destarte, o projeto deveria observar o disposto na Constituição Federal, notadamente o art. 113 do ADCT:

Art. 113. A **proposição legislativa** que **crie** ou altere **despesa obrigatória** ou renúncia de receita deverá ser **acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro**. (grifos editados)

Ainda, a LDO vigente – Lei nº 7.171, de 01 de agosto de 2022 – especifica mais critérios para a apresentação da estimativa de impacto orçamentário e financeiro:

Art. 73. As **proposições legislativas** e as suas emendas, observado o disposto no art. 69 da Lei Orgânica do Distrito Federal, que, direta ou indiretamente, **importem** ou autorizem redução de receita ou **aumento de despesa** do Distrito Federal **deverão ser instruídas com demonstrativo do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que devam entrar em vigor e nos dois exercícios subsequentes**.

§ 1º O **proponente é o responsável** pela elaboração e **pela apresentação do demonstrativo** a que se refere o caput.

.....

§ 3º O **demonstrativo** a que se refere o caput **deverá conter memória de cálculo** com grau de detalhamento suficiente para evidenciar a verossimilhança das premissas e a pertinência das estimativas.

§ 4º A **estimativa do impacto orçamentário-financeiro**, elaborada com fundamento no demonstrativo de que trata o caput, deverá, sem prejuízo do disposto no § 2º do art. 16 e nos § 1º, § 2º e § 3º do art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal:

.....

II – constar como **anexo à proposição legislativa** apresentada, **caso ela tenha origem no Poder Legislativo** ou tenha sido alterada pelo referido Poder durante a sua tramitação.

§ 5º **Caso o demonstrativo** a que se refere o caput apresente redução de receita ou **aumento de despesas**, a proposição deverá:

.....

II - na hipótese de aumento de despesa, observar o seguinte:

a) **se for obrigatória**, estar acompanhada de **medidas de compensação**, por meio:

1. do aumento de receita, o qual deverá ser proveniente de elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição, na hipótese prevista no art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal; ou

2. da redução de despesas, a qual deverá ser de caráter permanente, na hipótese prevista no art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal; ou

b) **se não for obrigatória**, cumprir os **requisitos previstos no art. 16 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal**, sem prejuízo do disposto no § 3º do referido artigo e no inciso II do caput do art. 171 desta Lei, dispensada a apresentação de medida compensatória. (grifos editados)

Como o projeto em epígrafe não observou as imposições da Constituição Federal, tampouco da LDO vigente, **conclui-se por sua inadmissibilidade** sob o ponto de vista da adequação orçamentária e financeira, restando prejudicada a análise de mérito.

Diante do exposto, vota-se, no âmbito da CEOF, pela inadmissibilidade do PL nº 1.392/2020, nos termos do art. 64, II, e § 2º, do RICLDF.

Sala das Comissões, em

DEPUTADA PAULA BELMONTE
Relatora

[1] Adaptado de Estudo Legislativo nº 174/2023, UEF/ASSEL, elaborado pelo Consultor Legislativo Gabriel Miranda Ribeiro, em 10/04/2023.

[2] Decreto nº 40.381, de 09 de janeiro de 2020, "classifica as linhas dos modos rodoviário e metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF e fixa as respectivas tarifas"

[3] Contratos de concessão nº 07/2013, 02/2012, 08/2013, 11/2013 e 01/2012, resultantes da Concorrência Pública nº 01/2011

[4] Conforme descrito no Edital: "5 - REMUNERAÇÃO DA CONCESSÃO 5.1 - A REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS, que assegurará o equilíbrio econômico-financeiro dos CONTRATOS DE CONCESSÃO, decorrerá do valor da TARIFA TÉCNICA, apresentado nas propostas vencedoras da licitação, multiplicado pelo número de PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS."

[5] Conforme o conceito do Edital: " **3 – DEFINIÇÕES** 3.1 - São adotadas as siglas, expressões e termos abaixo descritos, sem prejuízo de outros inseridos neste **EDITAL**, em seus Anexos ou, ainda, na legislação aplicável: (...) XIV. PASSAGEIRO PAGANTE TRANSPORTADO: usuário pagante transportado pela concessionária na prestação do serviço licitado - assim também considerados os usuários beneficiários de gratuidades tarifárias custeadas pelo Poder Concedente por meio do SUBSÍDIO -, computado a partir do pagamento em espécie ou validação de passagem por intermédio de cartão eletrônico, ainda que em regime de integração temporal, nos ônibus e, quando houver, terminais de integração e estações de transbordo do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal;

[6] Conforme descrito no Edital: " **6 - DAS GRATUIDADES E BENEFÍCIOS TARIFÁRIOS(...)** 6.2.2 - Para início da **CONCESSÃO**, serão custeadas, por meio do **SUBSÍDIO**, as tarifas dos estudantes e portadores de necessidades especiais, conforme previsto nas Leis Distritais 4.582/11 e 4.583/11. Durante a **CONCESSÃO**, na forma da Lei, poderão ser custeados, por **SUBSÍDIO**, outros passageiros isentos, visando assegurar a constituição do valor de **REMUNERAÇÃO DA(S) CONCESSIONÁRIA(S)** e preservar a modicidade da **TARIFA USUÁRIO**. "

[7] Decreto nº 35.293, de 2 de abril de 2014, que "dispõe sobre a integração tarifária do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dá outras providências."

[8] Disponíveis em: <https://www.gov.br/inep/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/sinopses-estatisticas/enem>



Documento assinado eletronicamente por **PAULA MORENO PARO BELMONTE - Matr. 00169, Deputado(a) Distrital**, em 13/06/2023, às 18:35, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Código Verificador: **1209173** Código CRC: **9C80C992**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 4º Andar, Gab 22 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-8222
www.cl.df.gov.br - dep.paulabelmonte@cl.df.gov.br

00001-00025457/2023-01

1209173v20