



PARECER PRÉVIO Nº 582/2025

PROJETO DE LEI Nº 289/2025. ALTERA A LEI Nº 4.551, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2013, QUE REGULAMENTA O TRANSPORTE URBANO DO MUNICÍPIO DE PARAUAPEBAS.

1. RELATÓRIO

Trata-se de análise do Projeto de Lei nº 289/2025, de iniciativa do Poder Executivo Municipal, encaminhado por meio do Ofício nº 4969/2025 – PMP/GP, que propõe ampla alteração da Lei Municipal nº 4.551/2013, responsável pela regulamentação do Sistema de Transporte Urbano do Município de Parauapebas.

A proposição introduz modificações estruturais relevantes, destacando-se, em síntese:

- (i) a criação dos modelos de operação direta, locação integrada e modelo misto do transporte público coletivo municipal;
- (ii) a disciplina detalhada dos requisitos técnicos, operacionais e contratuais desses modelos;
- (iii) a regulamentação do processo licitatório à luz da Lei nº 14.133/2021;
- (iv) a instituição da política de gratuidade tarifária universal, de implementação gradual; e
- (v) a atualização sistêmica dos critérios de vida útil, idade máxima de cadastramento e substituição de veículos em diversas modalidades de transporte público e privado.

O Chefe do Poder Executivo requer a tramitação em regime de urgência, nos termos do art. 54 da Lei Orgânica do Município (LOM) e do art. 236 do Regimento Interno da Câmara Municipal, bem como destaca tratar-se de reapresentação de matéria anteriormente rejeitada (PL nº 252/2025), postulando, corretamente, a observância do art. 195, parágrafo único, do Regimento Interno, que exige aprovação prévia pela maioria absoluta dos Vereadores para novo exame da matéria.

A proposição é acompanhada de justificativa, lastreada em estudos produzidos pela SEMSI, vinculados ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Lei nº 5.368/2023), além de relatório de impacto orçamentário-financeiro relativo à política de gratuidade tarifária.

É o relatório.



2. DA FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

O art. 175 do Regimento Interno estabelece as regras gerais de tramitação e inclusão na Ordem do Dia. No tocante ao parecer prévio, os §§ 6º e 8º do art. 28 da Lei Orgânica disciplinam expressamente que deve abranger os aspectos de constitucionalidade, legalidade, regimentalidade e técnica legislativa. O parecer prévio não tem natureza vinculante, servindo como subsídio técnico-jurídico à deliberação política, integrando obrigatoriamente o processo legislativo e exercendo função de controle interno de legalidade.

2.1. DA COMPETÊNCIA, INICIATIVA E REGULARIDADE FORMAL

A matéria versada no Projeto de Lei insere-se inequivocamente na competência legislativa municipal, nos termos do art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal, que atribuem aos Municípios a prerrogativa de legislar sobre assuntos de interesse local e de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo urbano, de caráter essencial.

Quanto à iniciativa, trata-se de proposição formalmente legítima e privativa do Prefeito Municipal, nos termos do art. 53, inciso V, da Lei Orgânica do Município de Parauapebas, uma vez que o projeto disciplina a organização administrativa, os modelos de gestão e a prestação de serviço público municipal.

No tocante ao procedimento, observa-se que o Executivo corretamente:

- a) requereu o regime de urgência, com fundamento no art. 54 da LOM e no art. 236 do Regimento Interno; e
- b) reconheceu expressamente a incidência do art. 195, parágrafo único, do Regimento Interno, ao submeter a reapresentação da matéria à aprovação prévia da maioria absoluta dos Vereadores.

Não se identificam, portanto, vícios formais de iniciativa ou de rito legislativo.

2.2. DA COMPATIBILIDADE CONSTITUCIONAL E LEGAL DO CONTEÚDO NORMATIVO

A criação dos modelos de operação direta, locação integrada e modelo misto encontra sólido respaldo no art. 175 da Constituição Federal, que autoriza a prestação de serviços públicos diretamente pelo Poder Público ou concessão ou permissão, sempre através de licitação, sempre na forma da lei.

O projeto preserva a titularidade municipal do serviço, estabelece parâmetros técnicos e condiciona a adoção de qualquer modelo à realização de estudos técnicos



de viabilidade econômico-financeira, análise de impacto na rotina dos munícipes e compatibilidade com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em estrita observância aos princípios da eficiência, continuidade, modicidade e interesse público.

Não há violação à livre iniciativa ou à ordem econômica, pois o transporte coletivo urbano constitui serviço público essencial, sujeito a regime jurídico próprio e à atuação direta do Estado.

A disciplina do processo licitatório, com a previsão da modalidade Pregão para a contratação de locação integrada quando o objeto for comum e o critério de julgamento for o menor preço, harmoniza-se com o art. 28, inciso I, da Lei nº 14.133/2021.

A possibilidade de edital unificado, contemplando locação de veículos, manutenção e fornecimento de combustíveis, não viola a legislação federal, desde que observados os princípios da competitividade, do julgamento objetivo e da adequada definição do objeto, matéria que será aferida na fase administrativa própria.

A instituição da política de gratuidade tarifária universal, de implementação gradual, está juridicamente amparada nos arts. 3º, 5º, 6º, 30, V, e 175 da Constituição Federal, inserindo-se no âmbito das políticas públicas de inclusão social e garantia do direito à cidade.

O projeto condiciona expressamente a implementação da gratuidade à existência de dotação orçamentária, a estudos de impacto financeiro e a cronograma de transição, atendendo às exigências dos arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF) e do art. 113 do ADCT.

A remissão ao regulamento limita-se a aspectos procedimentais e executórios, não havendo delegação normativa em branco quanto ao núcleo essencial da despesa pública, o que afasta vício material de inconstitucionalidade.

O projeto promove atualização coerente e integrada dos dispositivos da Lei nº 4.551/2013 que tratam da vida útil, idade máxima de cadastramento e substituição de veículos (arts. 37, 41, 48, 405 e 497), evitando antinomias internas e assegurando unidade normativa.

A matéria insere-se na competência municipal prevista no art. 30, I e V, da CF, e no art. 24, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), sendo legítima a fixação de critérios técnicos locais, desde que preservada a segurança viária — o que se verifica pela exigência de vistorias e laudos técnicos.

Sob o prisma da técnica legislativa, a proposição apresenta:

- a) estrutura sistemática adequada, com reorganização temática por capítulos;
- b) coerência interna entre os dispositivos alterados; e
- c) clareza normativa suficiente para aplicação administrativa.



A previsão de regulamentação posterior pelo Executivo restringe-se a hipóteses compatíveis com o poder regulamentar, sem inovação autônoma na ordem jurídica.

Por derradeiro, o Projeto de Lei nº 289/2025 é acompanhado do mesmo Relatório de Impacto Orçamentário e Financeiro que instruiu o Projeto de Lei nº 252/2025 e a Emenda Modificativa nº 113/2025, já analisados por esta Procuradoria-Geral Legislativa nos Pareceres Prévios nº 478/2025¹ e nº 548/2025².

Naqueles pareceres, restou expressamente consignado que o relatório atende às exigências dos arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal) e do art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, por conter estimativas numéricas completas, metodologia de cálculo detalhada, projeções para os exercícios subsequentes, indicação das fontes de custeio e declaração formal de compatibilidade com o PPA, a LDO e a LOA.

Considerando que não houve qualquer alteração no conteúdo do relatório, nas premissas técnicas, nos valores projetados ou nas fontes de financiamento, ratifica-se integralmente a análise jurídica anteriormente realizada, considerando fundamentação *aliunde* ou *per relationem*, a qual permanece válida e aplicável à presente proposição, inexistindo fato novo que justifique reapreciação distinta sob o prisma fiscal-orçamentário.

Ressalte-se, ademais, que a política de gratuidade tarifária permanece condicionada à existência de dotação orçamentária específica e à execução gradual, nos estritos termos já examinados, não se caracterizando criação de despesa automática ou incondicionada, nem delegação normativa em branco ao Poder Executivo.

Dessa forma, afasta-se qualquer óbice à tramitação do projeto sob a ótica da responsabilidade fiscal, mantendo-se hígidos os fundamentos jurídicos firmados nos pareceres anteriormente exarados por esta Procuradoria.

Registre-se, ainda, que o Projeto de Lei nº 289/2025, diferentemente de versões anteriores da matéria, **não contém quaisquer previsões relativas à alteração ou majoração de taxas, à criação ou modificação de certificado provisório, bem como a disposições envolvendo outros tributos ou exações de natureza fiscal.** A exclusão desses comandos normativos delimita o alcance da proposição à reorganização do serviço público de transporte urbano e à disciplina de seus modelos operacionais, afastando interferência direta no regime tributário municipal e mitigando potenciais controvérsias quanto à reserva legal tributária exigida para matérias de índole fiscal.

¹ https://sapl.parauapebas.pa.leg.br/media/sapl/public/documentoacessorio/2025/54495/parecer_478-2025_-_pl_252-2025.pdf

² https://sapl.parauapebas.pa.leg.br/media/sapl/public/documentoacessorio/2025/54493/parecer_548-2025_-_emenda_113-25_ao_pl_252-25.pdf



3. CONCLUSÃO

Diante do exposto, esta Procuradoria Geral Legislativa pela constitucionalidade, legalidade, conformidade regimental e adequada técnica legislativa do Projeto de Lei nº 289/2025, inexistindo óbices jurídicos à sua tramitação e deliberação pelo Plenário, observada a exigência de aprovação por maioria absoluta, nos termos do art. 195, parágrafo único, do Regimento Interno.

É o parecer, salvo melhor juízo da autoridade superior.

Parauapebas, Pará, 23 de dezembro de 2025.

JÚLIO CÉSAR FERNANDES CARNEIRO

Procurador Geral Legislativo

Portaria nº 002/2025