



## **PARECER SEI N° 4041/2019/ME**

Análise do Ofício SETRANS/SET n° 913/2019 recebido em resposta ao Ofício SEI n° 154/2019/CSRRF-ME, que solicitou manifestação da SETRANS a respeito das considerações contidas no Parecer SEI n° 22/2019/CSRRF-ME.

Processo SEI n° 12105.100148/2019-72

### **I – Introdução**

1. Trata-se de análise do Ofício SETRANS/SET n° 913/2019 (SEI 4256150), de 25/9/2019, recebido em resposta ao Ofício SEI n° 154/2019/CSRRF-ME (SEI 3636548), de 23/8/2019, que solicitou manifestação da SETRANS a respeito das considerações contidas no Parecer SEI n° 22/2019/CSRRF-ME (SEI 3104602), de 25/7/2019, que tratou da análise das informações apresentadas pela SETRANS por meio dos Ofícios SETRANS/GABSET n°s 453/2019 e 645/2019, com vistas à compensação financeira da violação do art. 8° da LC n° 159/2017 perpetrada pela Lei Estadual n° 8.297/2019, que alterou a faixa de renda auferida pelos usuários beneficiados pelo Programa do Bilhete Único Intermunicipal (BUI).

2. Tal demanda decorreu do entendimento do CSRRF de que se fazia oportuno a oitiva dessa Secretaria de Estado, mesmo já tendo sido expedido o Parecer SEI n° 22/2019/CSRRF-ME (SEI 3104602), de 25/7/2019, que concluiu no sentido de as medidas adicionais informadas pelo Ofício SETRANS/GABSET n° 645/2019 não poderem ser utilizadas como fonte para compensação financeira da violação do inciso VIII do art. 8° da LC n° 159/2017 perpetrada pela Lei n° 8.297/2019, considerando que a implementação de medidas de controle para garantir a correção do cadastro de beneficiários do BUI é um objetivo a ser perseguido pela SETRANS, dentro das suas atribuições funcionais, tendo em vista que os critérios a serem adotados pelo Conselho para examinar as propostas de compensação financeira oferecidas no contexto do art. 27 do Decreto Federal n° 9.109/2017 ainda se encontram em discussão, ressaltando-se que foi instituída Consulta Pública pelo Conselho com o intuito de regulamentar as compensações financeiras, que se encontra em andamento.

3. Por relevante e oportuno, diga-se que Ofício SETRANS/SET n° 913/2019 só veio ao conhecimento do Conselho em 3/10/2019, quando foi anexado ao Processo 12105.100148/2019-72 o Processo 14021.104442/2019-17, constituído em 30/09/2018, em razão de o retro citado Ofício ter sido recebido pelo protocolo central do Ministério da Economia, em Brasília/DF e não diretamente pelo CSRRF, que tem sede na Secretaria Estadual de Fazenda do Estado do Rio de Janeiro.

4. Como consequência dessa situação fática, em 26/09/2019 o Conselho enviou à SETRANS o Ofício de Representação SEI n° 17374/2019/ME (SEI 4136816), considerando que já havia se passado 30 dias da expedição do Ofício SEI n° 154/2019/CSRRF-ME, o que exigia a aplicação do disposto na primeira parte do art. 27 do Decreto Federal 9.109/2017, o qual foi equivocadamente reiterado, pelo Ofício SEI n° 55022/2019/ME (SEI 4786920), de 1/11/2019, considerando que a SETRANS havia respondido a demanda do Conselho tempestivamente.

5. Nesse sentido, conclua-se que os Ofícios SEI n°s 17374/CSRRF/ME e 55022/CSRRF/ME, ambos de 2019, não são válidos, não gerando, portanto, consequências processuais,

na medida em que foram expedidos equivocadamente na presunção de que a SETRANS não havia respondido o Ofício SEI nº 154/2019/CSRRF-ME tempestivamente.

6. Passando ao exame das informações apresentadas por meio do Ofício SETRANS/SET nº 913/2019 informe-se inicialmente que a SETRANS reitera que estão em andamento a criação de medidas de compensação, além de medidas de caráter cadastral, que visam reduzir o custo do programa BUI, para os próximos anos, a partir da criação do Grupo de Trabalho que envolve o esforço de diversos Órgãos e Secretarias, entre eles a SETRANS e a SEFAZ.

7. Em complemento, informa o SETRANS que o impacto fiscal da Lei Estadual nº 8.297/2019 é da ordem R\$ 8,2 milhões anuais, isolado o efeito causado pelo aumento da quantidade de transações que decorrem do aumento do número de usuários beneficiados com a edição desta Lei.

8. Outrossim, ressalta a SETRANS o fato de que outras variáveis impactam a despesa do programa de modo concomitante e de forma diversa, tornando o cálculo do custo futuro do programa uma tarefa muito difícil. Ou seja, o isolamento do custo associado à Lei nº 8.297/2019 não impede que haja um aumento de despesa acima do citado, assim como não impede a redução de despesa entre dois períodos, caso ocorra uma conjuntura mais favorável, que reduza a despesa com o BUI.

9. Entre essas outras variáveis são citadas, por exemplo: o reajuste das linhas intermunicipais, que pode ser acima ou abaixo do IPCA entre dois anos ou até mesmo negativo e o comportamento do usuário beneficiado pelo programa, que pode se alterar a qualquer tempo, mudando a distribuição das viagens realizadas entre os modais de transporte, sendo examinadas os possíveis efeitos dessas variáveis sobre as despesas do BUI.

10. Na sequência, manifesta-se a SETRANS no sentido de que não se pode atribuir única e exclusivamente ao dispositivo criado na Lei Estadual nº 8.297/2019 o aumento de despesas com o programa entre dois períodos, assim como não se pode atribuir à regularização cadastral, única e exclusivamente, a redução de despesas com o programa nos últimos anos.

11. Nesse sentido e reiterando o reconhecimento de que a edição da Lei Estadual nº 8.297/2019 pode impactar isoladamente no aumento de despesa, a depender até mesmo de forma marginal, conclui a SETRANS que os efeitos dessa Lei devem ser compensados por alguma medida estrutural de redução de custos, levando-se em consideração a otimização da relação custo-benefício, já estando em estudos propostas com esse intuito.

12. Em complemento, informa a SETRANS que as variáveis que não estão sob o controle da SETRANS, estão favoráveis em 2019 e 2020, em qualquer cenário analisado, pois, mesmo considerando o impacto adicional na despesa com a expansão da renda propiciada pela Lei Estadual nº 8.297/2019, a despesa geral com o programa está dentro das limitações exigidas pelo CSRRF em relação ao programa até 2020, quando se encerra o primeiro período de vigência do Regime de Recuperação Fiscal, conforme tabela abaixo.

**Tabela - As despesas anuais do BUI em cada cenário (R\$ milhões)**

Cenários/Ano	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Atualização IPCA**	337,38	349,70	363,16	376,78	389,97	403,62
Cenário Otimista***	337,38	<b>339,94*</b>	349,40	362,85	376,46	389,64
Cenário Possível****	337,38	<b>339,94*</b>	356,39	377,51	399,50	421,76

Fonte: RioCard e Fetranspor. Elaboração da Subsecretaria de Política Fiscal/SEFAZ.

\* Estimativa Fetranspor. Estão considerados os impactos da Lei nº 8.297/2019.

\*\* Despesa realizada em 2018 atualizada anualmente pelo IPCA do ano corrente de acordo com Boletim Focus de 23/08/2019.

\*\*\* Elaboração SEFAZ. Quantidade de transações constantes de 2020 em diante e atualização das linhas, transações e subsídios unitários pelo IPCA do ano anterior.

\*\*\*\* Elaboração SEFAZ. Quantidade de transações crescem 2,0% ao ano a partir de 2020 e atualização das linhas, transações e subsídios pelo IPCA do ano anterior.

13. Analisando a Tabela acima, a SETRANS se manifesta conclusivamente no seguinte sentido:

“A mesma tabela nos permite fazer algumas considerações: primeiro, a conjuntura em favorável citada acima tanto para 2019 como para 2020 ocorre por dois motivos principais - o reajuste negativo de grande parte dos ônibus intermunicipais em 2019 e a mudança de comportamento dos usuários do programa na direção da utilização de modais de tarifas mais baixas, como os trens; segundo, não há *hoje* mecanismos mais consistentes de previsão, principalmente para um período mais longo, pelos motivos listados acima - muitas variáveis agindo conjuntamente. Isto é, existe ainda a possibilidade, mesmo que remota, de ocorrer algum cenário mais pessimista que o "Cenário Possível", ou mesmo outro que torne a despesa ainda menor que o "Cenário Otimista"; e terceiro, sabendo das limitações citadas no segundo ponto, apresentaremos as propostas em estudo que, a partir de alterações legais, irão permitir um maior controle das despesas com o BUI e garantir definitivamente a sua evolução dentro das limitações impostas pelo Regime de Recuperação Fiscal - RRF.”

14. Em adição, informa a SETRANS que considerando a função institucional da Assessoria Jurídica da Secretaria de Estado da Casa Civil e Governança, foi solicitado, pela Casa Civil, parecer e indicação da medida cabível visando afastar uma possível violação da norma ao inciso VIII do artigo 8º da Lei Complementar 159/2017, e eventual ofensa as disposições do Regime de Recuperação Fiscal, fruto da publicação da Lei Estadual 8.297/2019, cumprindo informar que o parecer pode ser acompanhado por meio do Processo SEI- 12/001/024776/2019.

É o relatório.

## **II – Análise das informações apresentadas pelo Ofício SETRANS/SET nº 913/2019**

15. Como já dito anteriormente, segundo o entendimento inicial exarado pelo CSRRF por meio do Parecer SEI nº 22/2019/CSRRF-ME a respeito das medidas adotadas pela SETRANS para compensar financeiramente o aumento de despesas no Programa BUI como decorrência da Lei Estadual nº 8.297/2019, nos termos do art. 27 do Decreto Federal nº 9.109/2019, as medidas adicionais informadas pelo Ofício SETRANS/GABSET nº 645/2019 não poderiam ser utilizadas como fonte para compensação financeira da violação do inciso VIII do art. 8º da LC nº 159/2017, na medida em que a implementação de ações de controle para garantir a correção do cadastro de beneficiários do BUI é um objetivo a ser perseguido pela SETRANS, dentro das suas atribuições funcionais.

16. Contudo, posteriormente a essa manifestação veio ao conhecimento do CSRRF o Parecer SEI nº 2977/2019/ME (SEI 4732402), 31/10/2019, da Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros, da Procuradoria-Geral Adjunto de Consultoria Fiscal, Financeira e Societária da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, em resposta ao Ofício SEI nº 43819/2019/ME (SEI 4581572), de 18/10/2019, do

Conselho, acerca da possibilidade de compensação de efeitos financeiros decorrentes da não observância das vedações do Regime de Recuperação Fiscal por meio de revisão de contratos, o qual permite concluir que, por hipótese, seria admissível que uma compensação financeira possa ser realizada em tempo futuro ao fato que a originou, desde que o CSRRF possa verificar/auditar periodicamente se o impacto fiscal provocado pelo fato gerador da não observância do art. 8º da LC nº 159/2017 está sendo compensado por medidas que provoquem uma redução de despesas equivalente, dentro do prazo de vigência do Plano de Recuperação Fiscal.

17. Nesse sentido, afasta-se o entendimento inicial deste CSRRF de que as medidas propostas pela SETRANS não seriam admissíveis como medidas de compensação financeira aos efeitos produzidos pela Lei Estadual nº 8.297/2019 sobre as despesas do Programa BUI, devendo contudo ser considerada a necessidade de este Conselho avaliar, periodicamente, o comportamento das despesas e receitas do Programa BUI e das variáveis que lhes são afetas, de modo a certificar que as medidas adotadas para a redução de custo desse Programa tem surtido o efeito desejado, principalmente, quanto a redução do impacto provocado pela Lei Estadual nº 8.297/2019.

18. Isso posto, cabe concluir que a aceitação de proposta de compensação financeira para os efeitos provocados pela Lei Estadual nº 8.297/2019, mediante a adoção de medidas de redução de custo no BUI, fica sujeita à submissão e aprovação pelo CSRRF de plano de monitoramento periódico a ser acordado entre o Conselho e a SETRANS, com a intermediação da SEFAZ, o qual deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos: medidas a serem adotadas; responsável pela medida; cronograma de implementação; efeito financeiro esperado, além de um programa de acompanhamento das variáveis endógenas e exógenas ao programa como, por exemplo, os valores de reajuste das linhas intermunicipais e o comportamento do usuário beneficiado pelo programa.

### **III – Conclusão**

19. Considerando todo o exposto, conclua-se que a aceitação de proposta de compensação financeira para os efeitos provocados pela Lei Estadual nº 8.297/2019, mediante a adoção de medidas de redução de custo no BUI, fica sujeita à submissão e aprovação pelo CSRRF de plano de monitoramento periódico a ser acordado entre o Conselho e a SETRANS, com a intermediação da SEFAZ, o qual deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos: medidas a serem adotadas; responsável pela medida; cronograma de implementação; efeito financeiro esperado, além de um programa de acompanhamento das variáveis endógenas e exógenas ao programa como, por exemplo, os valores de reajuste das linhas intermunicipais e o comportamento do usuário beneficiado pelo programa, devendo o mesmo ser apresentado para avaliação do Conselho no prazo máximo de 30 dias a contar do conhecimento dessa manifestação, sob pena de o Conselho representar junto à SETRANS nos termos do art. 27 do Decreto Federal nº 9.109/2017.

Brasília, 22 de novembro de 2019.

Documento assinado eletronicamente

**Sarah Tarsila Araújo Andreozzi**

Conselheira

**Paulo Roberto Pinheiro Dias Pereira**

Conselheiro

**Elizabeth da Costa M. Oliveira de Menezes**

Conselheira





Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Elizabeth da Costa Mendes Oliveira de Menezes, Conselheiro(a)**, em 25/11/2019, às 11:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Roberto Pinheiro Dias Pereira, Conselheiro(a)**, em 25/11/2019, às 11:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **5158819** e o código CRC **3CFFE76F**.

---