



MUNICÍPIO DE PIÚMA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

LEI Nº 1515, DE 3 DE DEZEMBRO DE 2009

(Autoria: Vereador Nelson Morghetti)

Dispõe sobre a organização dos serviços do sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Piúma.

O povo do Município de Piúma, por seus representantes legais, aprovou e o Prefeito, em seu nome, sanciona a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 1º Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Piúma serão prestados sob os regimes público e privado, conforme a hipótese, regulados pela presente lei e regulamentados em ato infra-legal.

§ 1º Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de direito público, operadas em regime de concessão ou permissão.

§ 2º Considera-se serviço de transporte coletivo privado de passageiros as atividades de transporte coletivo prestadas em regime de direito privado, operadas mediante autorização do Poder Público.

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Piúma, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento provido diretamente pela Administração Pública ou, indiretamente, mediante entidades administrativas descentralizadas.

Art. 3º Compete ao Município diretamente, através de entidade de administração indireta, ou, indiretamente, através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público urbano e ou rural do Município de Piúma, sob o regime de concessão ou permissão.

Art. 4º O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público.

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE
COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º O Serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de Piúma obedecerá às seguintes diretrizes:

I - universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;

II - isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;

III - modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;

IV - eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;

V - atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;

VI - garantia de acesso a pessoas com deficiências e aos mais idosos;

VII - integração entre os diversos meios de transporte;

VIII - complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;

IX - tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;

X - economicidade no planejamento e na delegação do serviço público;

XI - publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

CAPÍTULO III

ORGANIZAÇÃO, DO PLANEJAMENTO E DA IMPLANTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 6º O planejamento do sistema de transporte coletivo público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002), o Plano Diretor Municipal e demais leis municipais pertinentes.

Art. 7º A região, cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço de transporte coletivo, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 metros para área urbana e 1.500 metros para área rural, para acesso da residência ou do local de trabalho, para o ponto de transporte coletivo mais próximo.

§ 1º Em áreas com características urbanas, que não estejam previstas como zona urbana na legislação vigente de perímetro urbano, o Poder Público, mediante decreto, poderá reduzir para até 500 metros a distância média máxima admitida para o deslocamento dos usuários de suas residências ou locais de moradia ao ponto de transporte coletivo mais próximo.

§ 2º Outros deslocamentos de distância inferior aos previstos neste artigo poderão ser tomados por referência na organização dos pontos de transporte coletivo.

Art. 8º O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.

Parágrafo único. Considera-se tarifa técnica, para os fins deste artigo, o valor idealmente considerado, por usuário, suficiente para viabilizar economicamente a prestação auto-sustentável do serviço público como um todo.

Art. 9º O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do Estado e com os municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

§ 1º A decisão de integrar o sistema de transporte municipal com sistemas de transporte de municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo, instituído pela presente lei, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

§ 2º No caso de a integração de sistemas ser efetuada mediante a contratação de Consórcio Público, além de observar, previamente, o disposto no parágrafo anterior, deverá ser precedida de aprovação de lei autorizativa específica e observar os demais requisitos da Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2005, e de seu regulamento (Decreto Federal nº 6.017, de 17 de janeiro de 2007).

Art. 10. O Poder Executivo Municipal, por razões de conveniência, oportunidade e eficiência, poderá se valer dos serviços da concessionária do transporte coletivo público para atender as linhas do transporte escolar municipal de responsabilidade da Prefeitura, integrando esse atendimento com o sistema de transporte coletivo público.

§ 1º Para viabilizar o disposto nesse artigo, o Poder Executivo Municipal deverá celebrar termo aditivo ou contrato administrativo específico com a concessionária, em procedimento de inexigibilidade licitatória, por prazo renovável que não ultrapasse 60 meses, na forma do art. 57, II, da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

§ 2º O contrato administrativo a que se refere o parágrafo anterior deverá prever, como remuneração da concessionária, a ser arcada com recursos orçamentários municipais, valor nunca superior ao custo atualizado do quilômetro rodado do transporte coletivo público, apurado através da planilha tarifária da concessão desse serviço.

§ 3º Acaso a integração do transporte coletivo público com o transporte escolar, através da assinatura do contrato a que se referem os parágrafos anteriores, interfira na equação econômico financeira da concessão daquele primeiro serviço, acarretando redução de encargos da concessionária, o Poder Público Municipal deverá promover a competente redução tarifária, em benefício dos usuários do sistema.

§ 4º A integração do transporte coletivo público com o transporte escolar, a que se refere esse artigo, será possível através da criação de linhas especiais, exclusivas para os estudantes, ou integração da demanda usuária de transporte escolar nas linhas regulares do sistema, mediante a utilização de ônibus com modais específicos, tal como exigido pela legislação federal, estadual e municipal atinente ao transporte escolar.

§ 5º O exercício da faculdade prevista no caput desse artigo, pelo Município, com a anuência da concessionária, não poderá jamais significar quebra de equilíbrio econômico-financeiro ou ensejar aumento de tarifa da concessão do transporte coletivo público.

§ 6º A decisão de integrar o sistema de transporte coletivo público com o transporte escolar de responsabilidade da Prefeitura Municipal deverá, necessariamente, ser precedida de estudo técnico e de impacto econômico e financeiro específico, acompanhado pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo, instituído pela presente lei, devendo sempre privilegiar a melhor integração logística possível entre o sistema público de transporte coletivo e as necessidades do transporte escolar com vistas a redução global dos custos de ambas modalidades de serviço.

CAPÍTULO IV DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

Art. 11. Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, no todo ou em parte, sempre em caráter temporário e por prazo determinado, nos termos desta lei.

§ 1º O Poder Público, sempre que possível, dando primazia ao princípio da eficiência administrativa, deverá optar pela prestação indireta dos serviços de transporte coletivo em substituição à prestação direta estatal e à prestação por empresas estatais.

§ 2º A delegação da prestação do serviço público por concessão ou permissão exige a precedência de lei autorizativa específica, que configurará o prazo e os termos da delegação, respeitado o contido nesta lei.

§ 3º O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 4º O Poder Público poderá valer-se da concessão patrocinada de que trata a Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, nas hipóteses em que o projeto de concessão não se mostre, do ponto de vista econômico-financeiro, auto-sustentável, obedecidos os termos da legislação específica.

§ 5º O Poder Público poderá valer-se da concessão administrativa de que trata a Lei Federal nº 11.079/2004 quando decidir por instituir a prestação do serviço público sem custo para o usuário, obedecidos os termos da legislação específica.

§ 6º O Poder Público deverá dar preferência à concessão comum regida pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, relativamente às modalidades da concessão patrocinada e da concessão administrativa, esgotando a busca por meios alternativos à contraprestação pecuniária do Poder Público como forma de assegurar a viabilidade econômico-financeira do projeto de concessão, valendo-se do disposto no artigo 11 da Lei nº 8.987/1995.

§ 7º Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá utilizar outros instrumentos jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do *caput* deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

§ 8º As concessões atinentes ao serviço de transporte coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 20 anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 30 (trinta) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 19 da presente lei.

§ 9º As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, a critério do poder concedente, nos seguintes casos:

I - quando a concessionária houver prestado o serviço com qualidade satisfatória, aferível mediante os seguintes critérios:

a) a concessionária tiver operado as linhas objeto da concessão, durante seu prazo inicial, com índice de eficiência igual ou superior a 90% (noventa por cento) da quilometragem programada mensal;

b) a concessionária tiver renovado a frota operante conforme os critérios definidos nesta lei, durante o prazo inicial da concessão;

II - quando, mediante apuração técnica do poder concedente, referida no art. 58 da presente lei, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão, ocasião em que a renovação ou prorrogação será efetuada por período que, ao mesmo tempo, garanta o restabelecimento da equação econômico financeira inicial e acarrete o menor ônus possível à tarifa, limitado ao prazo estabelecido no contrato original.

Art. 12. Poderá o Poder Concedente prever no projeto da concessão e no Edital de licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao transporte coletivo de passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita da concessão, no objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

Art. 13. No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, no objetivo de manter a melhor prestação do serviço público, o Poder Concedente poderá modificar o modal operacional de veículos, determinando à empresa concessionária os tipos de veículos a serem utilizados, inclusive, caso necessário, com maior ou menor capacidade de transporte do que os originalmente fixados pelo Edital de Licitação, restabelecendo-se conseqüentemente a equação econômico-financeira, conforme o modal utilizado.

Parágrafo único. As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das seguintes etapas e documentos:

I - apresentação de proposta de modificação pela autoridade com competência para a assinatura do contrato;

II - oportunidade da manifestação do concessionário, instruída ou não com planilha de recomposição dos preços na hipótese de rompimento da equação econômico-financeira do contrato, em prazo máximo de cinco dias úteis, prorrogável por requerimento motivado do interessado;

III - apresentação de planilha de recomposição, com a indicação das fontes de custeio, ou homologação com ou sem ressalvas de planilha apresentada pelo concessionário com parecer do departamento técnico competente do Município, vistado pela procuradoria jurídica;

IV - determinação, por ato administrativo próprio, da modificação contratual na concessão, contemplando-se eventual recomposição da equação econômico-financeira, nos termos do inciso III deste parágrafo.

Art. 14. São atribuições do Poder Concedente:

I - planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;

II - regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

III - regulamentar o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:

a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;

b) prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;

c) prover uma central de atendimento ao usuário do serviço, fornecendo de forma ágil e eficiente as informações relativas ao funcionamento dos serviços, solucionando e respondendo em prazo curto as reclamações formalizadas e registradas pelos usuários, postuladas individualmente ou organizadas em associações e grupos de usuários, abrindo, quando necessário, procedimentos de consulta pública acerca de aspectos regulatórios dos serviços delegados;

d) responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;

e) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observadas as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;

f) intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei Federal nº 8.987/1995;

g) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

h) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

i) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

j) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência,

idosos e gestantes;

l) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

m) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários;

IV - fixar itinerários e pontos de parada que deverão conter, obrigatoriamente, estrutura coberta e bancos, nas condições previstas nas normas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas);

V - fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;

VI - organizar, programar e fiscalizar o sistema;

VII - implantar e extinguir linhas e extensões;

VIII - contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;

IX - fiscalizar o gerenciamento do vale transporte;

X - estabelecer intercâmbio com institutos e universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal de Transporte Coletivo;

XI - fixar os parâmetros e índices das planilhas de custos;

XII - elaborar, fiscalizar e alterar a aplicação dos cálculos tarifários, sempre respeitando os índices estipulados no edital de licitação e no contrato de concessão;

XIII - registrar a empresa concessionária;

XIV - cadastrar o pessoal da empresa concessionária;

XV - vistoriar anualmente e sem ônus para a concessionária, os veículos em operação, exigindo o cumprimento das metas de qualidade e eficiência da frota, bem como o respeito à qualidade dos insumos de operação;

XVI - fixar e aplicar penalidades, na forma dessa lei e do regulamento próprio;

XVII - solicitar relatório técnico operacional, quando necessário, junto à concessionária;

XIX - estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;

XX - monitorar o número de passageiros do sistema;

XXI - definir o *lay-out* dos veículos;

XXII - estabelecer critérios e procedimentos para o fornecimento de passes escolares, tudo na forma dessa lei, inclusive indicando as fontes de financiamento.

§ 1º No exercício da fiscalização da concessão, o órgão ou entidade, encarregado dessa atribuição, terá acesso irrestrito aos dados relativos ao número de passageiros do sistema e arrecadação de tarifa, bem como ao controle de hodômetro, de posse do concessionário.

§ 2º A cada 18 meses, o poder concedente deverá proceder a uma avaliação dos coeficientes de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do custo operacional da planilha tarifária (art. 46, da presente lei), avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:

I - modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;

II - introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu);

III - alteração do sistema viário, especialmente com a introdução de vias ou faixas preferenciais ou exclusivas.

§ 3º Serão considerados, para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os dados colhidos pelo órgão municipal de gerenciamento gestor do sistema de transporte coletivo, obedecido o seguinte procedimento:

I - os dados de avaliação serão colhidos pelo órgão do poder concedente encarregado do gerenciamento do sistema, assegurado direito de participação pelo concessionário, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;

II - os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal de Transporte Coletivo, instituído pela presente lei;

III - ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de decreto do poder concedente, considerando-se necessariamente, na forma dessa lei, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

§ 4º Para o exercício das atribuições dispostas no caput e nos parágrafos deste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados e consultivos, nos termos da legislação.

Art. 15. São obrigações dos operadores e delegatários do serviço público de transporte coletivo:

I - atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;

II - atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;

III - efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;

IV - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

V - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, responsabilizando-se, inclusive, pela implantação e manutenção dos equipamentos contidos no art. 14, inciso IV, da presente lei;

VI - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

VIII - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;

IX - adequar os veículos de modo a garantir a acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 4 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com o artigo 16 da Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e os artigos 38 e 39 do Decreto Federal nº 5296, de 2 de dezembro de 2004.

CAPÍTULO V DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

Art. 16. As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta lei e demais legislação aplicável.

Art. 17. As licitações para concessão ou permissão de serviço de transporte público de passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de melhor técnica e menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos do art. 15, V, da Lei Federal nº 8.987/1995.

Art. 18. As licitações serão precedidas de projeto completo, que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

§ 1º O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

I - as regiões, áreas e linhas operáveis, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

II - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecido o prazo máximo fixado nesta lei;

III - as características da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato, detalhando aquelas que serão providas pelo concessionário e aquelas que serão eventualmente providas pelo Poder Concedente, especificando os

bens reversíveis;

IV - os investimentos do operador, quando exigido, em obras públicas associadas à concessão;

V - as formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

§ 2º O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

§ 3º As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

§ 4º Como fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, para escolha de projeto de execução do serviço concedido, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

§ 5º O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subsequente para a escolha do concessionário.

§ 6º Dentre as possibilidades de remuneração pela adjudicação do projeto referido no parágrafo quarto deste artigo possíveis de serem previstas no edital de licitação pode estar a contraprestação diretamente provida pelo concessionário vencedor da subsequente licitação à outorga da concessão.

§ 7º O projeto deverá primar sempre pelo aproveitamento de todas as possibilidades de adição de receita econômica alternativa à operação da concessão, prevendo, quando cabível e possível, a exploração associada de negócios vinculados à concessão, como, a exemplo, a exploração comercial de espaço publicitários nas estações, pontos de ônibus etc., sendo que estas receitas adicionais e alternativas serão absorvidas em favor da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

Art. 19. O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 20 anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no § 8º do art. 11 da presente lei.

Art. 20. A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano recomendada pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), vinculada ao Ministério dos Transportes.

Art. 21. O processo licitatório será informado pelos princípios basilares contidos no art. 3º, da Lei Federal nº 8.666/1993.

Art. 22. Na elaboração do edital de licitação estão proscritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como estão proscritas, em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativo e quantitativo.

Parágrafo único. Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos de transporte coletivo estão vedadas exigências de qualificação técnica cujo objeto seja a demonstração de aptidão à execução de obras públicas, sendo que essas, quando integradas no objeto da concessão como encargo do concessionário, poderão ser terceirizadas pelo mesmo, que assumirá obrigação de resultado quanto à conclusão das obras em prazos e características indicados no projeto

Art. 23. Pequenas falhas formais e erros materiais, quando não produzirem prejuízos ao processo licitatório e ao interesse público, poderão ser superados de molde a assegurar o efetivo alcance da proposta mais vantajosa à Administração.

CAPÍTULO VI DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO

Art. 24. Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos, redigidos de forma clara e objetiva, primando-se obrigatoriamente, sempre que couber, pelo cumprimento da técnica apresentada pela Lei Federal nº 8.666/1993, em seus arts. 54 a 80.

Art. 25. Os contratos de concessão e os termos de permissão devem consignar todas as condições para a execução do serviço público, em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no art. 23 da Lei Federal nº 8.987/1995, e, ainda, aquelas que definam:

- I - a delimitação do objeto e os seus elementos característicos;
- II - prazos para cumprimentos de encargos específicos e prazo da concessão;
- III - a forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.
- IV - os bens reversíveis;
- V - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- VI - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VII - os direitos dos usuários;
- VIII - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- IX - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- X - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica, quando envolvida contraprestação pecuniária do Poder Público na concessão, observadas, na hipótese, as demais condições previstas na Lei Federal nº 11079/2004;
- XI - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
- XII - as hipóteses de rescisão;
- XIII - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

CAPÍTULO VII DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 26. A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei Federal nº 8.987/1995 e legislação aplicável.

Art. 27. A concessão será operada pela empresa ou consórcio de empresas que vencer a licitação, a qual poderá transferir o controle acionário da empresa, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com expressa e prévia anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão, sem prejuízo das sanções legais.

Art. 28. O Poder Concedente poderá modificar aspectos da concessão que refiram à prestação do serviço público, atinentes à frota de veículos e às condições da prestação, com vistas ao cumprimento de novas disposições regulamentares ou legais ou, ainda, com vistas ao atendimento das necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse coletivo concretamente verificado.

§ 1º As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato,

devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 13 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º Em qualquer hipótese, as modificações deverão ser motivadas e justificadas concretamente, apontando-se as razões de interesse público que as fundamentam, devendo, ainda, haver homologação do Poder Legislativo que deverá apreciar e votar a matéria.

Art. 29. A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

Art. 30. O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de certos indicadores formulados pelo Poder Concedente por ato regulamentar ou diretamente nos editais de licitação e contratos, as quais deverão resultar na aplicação periódica de um Índice Geral de Qualidade (IGQ) da operação dos serviços executados pelo concessionário.

§ 1º Os editais e contratos poderão prever a manutenção de um valor mínimo de IGQ como condição à caducidade da concessão.

§ 2º Os valores de IGQ serão registrados e arquivados pelo Poder Concedente para fins de compor um histórico do operador, e serão sempre informados mediante fornecimento de atestados pelo Município desde que assim seja solicitado pelo titular do histórico acervado.

§ 3º O Concessionário terá direito a recurso administrativo com efeito suspensivo, em face de ato que resulta na aplicação do IGQ, no prazo de 5 dias úteis a contar de sua intimação, o qual deverá ser decidido pelo Secretário competente ou pelo Prefeito, em prazo máximo de 15 dias úteis a contar do recebimento do recurso.

§ 4º Os valores de IGQ serão obrigatoriamente divulgados pelo Poder Concedente com vistas a levá-los ao conhecimento dos usuários e da população em geral, após o julgamento de eventual recurso administrativo apresentado pelo operador ou após o exaurimento do prazo recursal sem a manifestação de recurso, divulgação esta que deverá ser feita através de edital afixado na sede dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, bem como publicado em periódico local em corpo de letra que não seja menor que 8.

CAPÍTULO VIII DA INTERVENÇÃO

Art. 31. Poderá o Poder Público, visando a assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, intervir na operação do serviço.

§ 1º A intervenção será precedida de adequado processo administrativo que garanta a oportunidade de manifestação do interessado, com as garantias do contraditório e da ampla defesa;

§ 2º Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - desobediência reiterada e comprovada aos dispositivos contidos na presente lei, na Lei Federal nº 8.987/1995 e nos regulamentos aplicáveis ao serviço, inclusive aqueles atinentes ao itinerário ou horário determinados à operação do serviço, salvo por motivo de força maior ou razão devidamente justificada;

II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação, em prazo determinado, veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados.

Art. 32. A intervenção será formalizada em ato administrativo próprio, devidamente motivado, com a indicação precisa das razões que a ensejaram, e também:

I - do prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de três meses, prorrogáveis por mais três meses;

II - das instruções e regras que orientarão a intervenção;

III - do nome do interventor com funções de coordenação da intervenção.

Art. 33. No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 34. A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IX DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO

Art. 35. Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros.

CAPÍTULO X DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 36. A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

Art. 37. É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

Art. 38. O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

Art. 39. A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se á luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 1º Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos do art. 13 da Lei Federal nº 8.987/1995.

§ 2º As isenções e benefícios tarifários de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

§ 3º Na hipótese de gratuidades ou reduções tarifárias serem determinadas pelo Poder Concedente sem o concomitante restabelecimento da equação econômico-financeira da concessão, o Concessionário poderá requerer ao Poder Judiciário a recomposição tarifária ou a rescisão do contrato de concessão, ressalvada, em qualquer caso, a indenização pelos prejuízos eventualmente suportados em decorrência da medida.

Art. 40. A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 53, parágrafos 3º e 4º, da presente lei, no edital de licitação e no contrato de concessão.

Art. 41. As fontes e receitas alternativas, com ou sem exclusividade, previstas no edital de licitação com vistas a integrar a receita do concessionário serão consideradas na fixação da tarifa e comporão a equação econômico-financeira do contrato de concessão.

Art. 42. Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

Seção Única Da Tarifa

Art. 43. O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

§ 1º A tarifa será fixada por decreto do Prefeito Municipal, em valor suficiente para manter o equilíbrio econômico e financeiro do Sistema de Transporte de modo global, respeitados os parâmetros tarifários definidos nesta lei e na planilha tarifária, que acompanhará o edital de licitação e o contrato de concessão.

§ 2º Na elaboração do cálculo tarifário, as isenções e descontos previstos nesta lei e definidos pelo Poder Concedente serão deduzidos do número de passageiros transportados, salvo quando houver o pagamento dessas modalidades de transporte por outras fontes de financiamento.

Art. 44. São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

- I - Custo Operacional;
- II - Custo de Capital;
- III - Custo Básico de Administração;
- IV - Margem Mínima de lucro líquido;
- V - Custo Tributário.

Art. 45. Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, contingências, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

§ 1º Os insumos serão, sempre que possível, os de menor custo de aquisição, desde que recomendados pelos fabricantes dos respectivos equipamentos.

§ 2º Os parâmetros de consumo a serem adotados para os itens combustível, rodagem, lubrificantes e peças e acessórios, serão os que constarem da planilha original, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

§ 3º Os custos relativos a pessoal de manutenção, serão obtidos através de coeficiente em relação ao pessoal de tráfego (operação), que constará da planilha integrante do edital de licitação e do contrato de concessão, obedecidos os limites e regras de legislação e normas trabalhistas.

§ 4º Os custos relativos a pessoal de tráfego (operação) serão obtidos considerando-se o número de homens/hora necessários para execução dos serviços programados pelo município, adequados ao modelo de veículo a ser operado, de modo a compor um Fator de Utilização de pessoal (F.U.), na forma da planilha parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

§ 5º No cálculo para definir o F.U. também será considerado:

I - o pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;

II - as horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos

terminais.

§ 6º A metodologia de cálculo do Fator de Utilização de pessoal será definida na planilha, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão, e, mantida a referida metodologia de cálculo, o Fator de Utilização poderá ser revisto pelo poder concedente, através do órgão municipal de gerenciamento, sempre que modificada programação operacional de serviços e o modal operacional do sistema, através da introdução de novos tipos de veículos, sistemas de bilhetagem eletrônica e situações assemelhadas, ouvido sempre, previamente, de todo o modo, o Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

§ 7º Os salários, considerados para fins de cálculo tarifário, acrescidos de eventuais verbas legais, serão os efetivamente praticados pela concessionária (incluindo anuênio, adicional noturno, horas extras, etc), conforme fixados pela legislação vigente ou em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho.

Art. 46. Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

I - Remuneração de Capital em Veículos (material rodante): para cálculo de remuneração mensal de capital aplica-se a taxa mensal de 1% (um por cento) sobre o valor de um veículo novo ou similar de cada categoria, sem pneu, deduzindo-se a parcela já depreciada, sendo que a metodologia de cálculo será a que consta da planilha parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

II - Depreciação de Veículos: a depreciação deverá provisionar a reposição do veículo novo ou similar de cada categoria, indicado pelo fornecedor, considerando o prazo de vida útil e valor residual específico para cada tipo;

III - o prazo de vida útil, a ser considerado na planilha tarifária, para fins de depreciação será de 7 anos para ônibus, micro-ônibus e articulados;

IV - o valor residual ao final do prazo de vida útil de cada tipo de veículo, a ser considerado na planilha tarifária, será:

a) de 20% (vinte por cento) para veículos micro-ônibus e convencionais;

b) de 10% (dez por cento) para veículos articulados;

IV - a depreciação será calculada na forma linear, ou seja, compreenderá 1/84 (um oitenta e quatro avos) do preço atualizado do veículo ou similar, ao mês, desconsiderado o valor residual de cada modal;

V - a depreciação e remuneração do capital investidos em máquinas, instalações e equipamentos, bem como a remuneração de almoxarifado por tipo de veículo equivalente, serão obtidas através de coeficiente mensal que incidirá em relação ao preço de um veículo convencional (comum) completo para cada veículo da frota total, sendo que o coeficiente e a metodologia de cálculo constarão da planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

§ 1º Com a finalidade exclusiva de evitar aumentos de tarifa, em casos de queda de demanda ou de aumento substancial do custo quilométrico da operação do sistema de transporte coletivo público, o Poder Concedente, durante a vigência da concessão, excepcionalmente, poderá aumentar, em até 2 anos, a idade média máxima da frota e a idade máxima de cada veículo, exigidas da concessionária por força da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

§ 2º Os veículos que tiverem idade superior aos limites definidos no inciso III do presente artigo, mantidos ou incluídos na frota na forma do parágrafo anterior, não serão objeto de depreciação na planilha tarifária, sendo apenas remunerados, como capital investido, pelo seu valor residual, e objeto de remuneração de despesas de manutenção, peças e acessórios, através do mesmo coeficiente admitido para o restante da frota.

Art. 47. Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

I - custo de pessoal de administração: os custos relativos ao pessoal da administração serão obtidos através de coeficiente em relação ao custo de pessoal de tráfego (operação), a ser definido pelo Poder Executivo na planilha tarifária do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão;

II - custo de despesas gerais: consideram-se aqueles custos necessários à execução dos serviços não vinculados diretamente à operação do sistema de transporte, e serão obtidos através de coeficiente mensal que incidirá em relação ao preço de um veículo equivalente completo, para cada veículo da frota total, a ser incluído na planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão;

III - custo de remuneração da diretoria: considera-se como custo de remuneração da diretoria o valor necessário, dentro das metas de eficiência, para o pagamento de pro labore mensal aos diretores necessários ao exercício das funções de direção da concessionária, e serão obtidos através de coeficiente mensal que incidirá em relação ao salário base (sem encargos) do motorista, por veículo da frota total, a ser incluído pelo Poder Executivo na planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

Art. 48. Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema (atualmente PIS - COFINS - ISS - CPMF) sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente, consideradas as variações porventura existentes na forma do parágrafo único do artigo 51, da presente lei.

Art. 49. A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos arts. 45 a 49 da presente lei.

Parágrafo único. O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de menor tarifa para os fins da licitação, na forma do inc. V do art. 15 da Lei Federal nº 8.987/1995.

Art. 50. Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico financeiro do sistema e do contrato, respeitando-se os princípios e regras dessa lei e a planilha tarifária constante do edital de licitação e do contrato de concessão, e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

Parágrafo único. Qualquer exigência advinda do poder concedente ou decorrente de legislação, que acarrete variação de custos ou modificação no número de passageiros equivalentes, para mais ou para menos, será necessariamente considerada na planilha tarifária, na forma dessa lei e do contrato de concessão, importando em revisão tarifária, se for o caso.

Art. 51. O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 45 a 49 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

§ 1º A metodologia para a obtenção do IPK garantirá a observância de uma relação entre o número total de passageiros equivalentes transportados e a quilometragem total do sistema, em um mesmo período de análise.

§ 2º Para definição do número de passageiros a ser utilizado na definição do IPK e do cálculo tarifário, será considerada, pelo município através de seu órgão municipal de gerenciamento, a demanda de usuários pagantes e a quilometragem total verificada nos últimos doze meses, contados a partir da data em que se realize a revisão tarifária.

§ 3º A quilometragem total do sistema é a soma da quilometragem programada, mais a quilometragem necessária para o início da operação e a quilometragem de recolhida frota até a garagem.

Art. 52. A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema, pelo índice de passageiros por quilômetro - IPK.

§ 1º O custo de quilometragem total do sistema será encontrado ponderando-se o custo de quilometragem de cada categoria pela sua participação na quilometragem total do sistema.

§ 2º Na necessidade de arredondamento matemático, para mais ou menos, no valor encontrado para o cálculo da tarifa, o índice/valor acrescido ou suprimido deverá ser compensado na tarifa seguinte, considerando-se o número de passageiros transportados no período.

§ 3º O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento), para mais ou para menos, do percentual equivalente à margem mínima de lucro líquido da empresa concessionária do sistema, incorporada à planilha tarifária de acordo com a regra do parágrafo único do art. 50 da presente lei.

§ 4º O cálculo da tarifa também deverá ser revisto se, no prazo de um ano da última revisão, ocorrer elevação ou redução dos custos integrantes de sua composição, mesmo que não se tenha atingido a modificação mínima fixada pelo parágrafo anterior.

Art. 53. Serão isentos do pagamento da tarifa:

I - crianças com até 5 (cinco) anos de idade e idosos com mais de 60 (sessenta) anos de idade, os últimos desde que devidamente identificados;

II - fiscais do sistema de transporte coletivo, devidamente uniformizados e credenciados, que não serão considerados como passageiros equivalentes;

III - nos demais casos conforme o que está disposto e previsto na legislação federal.

CAPÍTULO XI DAS SANÇÕES

Art. 54. Para fins da presente lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, hipótese que ensejará a aplicação das seguintes sanções:

I - interdição das operações;

II - aplicação de multa pecuniária, cujo valor e condições serão fixados por ato regulamentar;

III - apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

Parágrafo único. As penalidades previstas neste artigo podem ser cumuladas.

Art. 55. O inadimplemento contratual do concessionário, assim como o descumprimento das normas regulamentares e das normas legais aplicáveis ao serviço de transporte coletivo urbano, inclusive das regras dispostas na presente lei, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - multa condenatória fixada em regulamento;

IV - afastamento de funcionários e interdição de equipamentos e de veículos;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

VIII - suspensão do direito de licitar por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IX - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o Concessionário ressarcir o Município pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.

Parágrafo único. As penalidades previstas neste artigo podem ser cumuladas.

Art. 56. A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida de processo administrativo, realizado com as garantias do contraditório e da ampla defesa, que comporte a

oportunidade de manifestação do concessionário.

§ 1º O processo administrativo deverá concluir-se no prazo máximo de 30 dias.

§ 2º O concessionário terá direito de defesa no prazo de 15 dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º A sanção fixada no inciso IX do art. 56 desta lei, que só pode ser aplicada após a concessão de prazo de 15 dias para a defesa do concessionário, contados a partir de sua intimação, é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente, assegurado pedido de reconsideração ao Prefeito Municipal, podendo a reabilitação do particular ser requerida após 2 anos da aplicação da sanção.

§ 4º O ato de intimação do concessionário para integrar o processo administrativo referido nos parágrafos anteriores deverá indicar a hipótese fática, os fundamentos legais aplicáveis, a capitulação tipológica e demais informações necessárias ao pleno conhecimento da imputação.

§ 5º Nenhum prazo poderá iniciar-se sem que os autos do processo estejam com vista franqueada aos interessados, ainda que presos na repartição competente.

§ 6º Os pedidos de produção de provas que se mostrarem impertinentes, desnecessários, ilícitos ou protelatórios poderão ser indeferidos pela autoridade que presidir o feito, por ato suficientemente motivado.

CAPITULO XII

DAS REGRAS E PROCEDIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A TRANSIÇÃO E CONCESSÕES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

Art. 57. Ressalvada a hipótese do art. 11, § 9º, I, da presente lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público municipal de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação, quando do vencimento do prazo de contratos vigentes, apenas poderá ocorrer, sob pena de nulidade, se, em período prévio mínimo de 120 dias, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos do art. 42, § 3º da Lei Federal nº 8.987/1995:

I - levantamento amplo e completo dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação do serviço concedido, previstos no edital de licitação, no contrato de concessão e na planilha tarifária originários;

II - levantamento, com base em apuração histórica, desde o início do contrato, da evolução dos preços unitários dos insumos da operação do transporte, das despesas de pessoal, dos coeficientes de depreciação de frota e instalações, bem como da oscilação da demanda de passageiros do serviço;

III - levantamento, baseado nas informações anteriores, das tarifas corretas que deveriam ter sido praticadas, a cada seis meses do prazo da concessão, pelo poder concedente, calculadas de acordo com a planilha tarifária oficial prevista no edital de licitação e no contrato de concessão;

IV - apuração, de acordo com os levantamentos dos incisos anteriores, confrontados com as tarifas e remunerações auferidas pela concessionária durante o prazo da concessão, de eventual indenização devida a essa para garantir o equilíbrio econômico financeiro do contrato, seja em razão de bens e instalações e demais custos de capital não depreciados e remunerados, seja em razão de incorretas revisões tarifárias, que não tenham acompanhado a evolução dos preços unitários dos insumos e despesas da operação;

V - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de pagamento de indenização eventualmente apurada na forma do inciso anterior, ou definição de adimplemento da indenização na forma dos parágrafos 6º e 7º desse artigo.

§ 1º A realização das etapas dos procedimentos a que se refere o artigo anterior deverá ser acompanhada pela empresa concessionária, que terá direitos assegurados de contraditório e ampla defesa, durante todo o processo, podendo impugnar dados coletados pelo poder concedente e apresentar cálculos próprios de eventual indenização.

§ 2º Todas as etapas do procedimento previsto neste artigo também deverão ser acompanhadas pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo, que poderá impugnar dados e

informações, bem como opinar a respeito de eventual indenização apurada.

§ 3º Após a garantia de contraditório e ampla defesa da concessionária, as apurações referidas nos incisos do presente artigo e o eventual valor de indenização da concessionária encontrado deverão ser objeto de auditoria por instituição especializada, escolhida de comum acordo pelas partes, na forma do art. 42, § 3º, II, da Lei Federal nº 8.987/1995, e contratada por procedimento de inexigibilidade de licitação, nos termos do art. 25, II, da Lei Federal nº 8.666/1993.

§ 4º Cumpridos os procedimentos anteriores, os levantamentos realizados e auditados, ainda que não cheguem a qualquer montante a ser indenizado à concessionária, deverão ser apresentados à população em audiência pública, comandada pelo Poder Executivo Municipal e acompanhada, obrigatoriamente, por representantes da concessionária, da empresa auditora, contratada na forma do parágrafo anterior, e do Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

§ 5º Verificada a existência de indenização devida à concessionária, submetida a auditoria e apresentada em audiência pública, e existindo acordo entre as partes, o Poder Executivo poderá prorrogar o contrato de concessão por prazo não superior ao original, como forma de pagamento à concessionária, como prevê a regra do art. 11, § 9º, II, da presente lei.

§ 6º Não sendo possível a realização de acordo sobre a forma de pagamento e sobre os valores de indenização devidos à concessionária, o quantum indenizatório será fixado pela empresa auditora contratada de comum acordo entre as partes, observando a equação econômico-financeira do contrato, definida na planilha tarifária original, e as informações levantadas nos procedimentos a que se referem os incisos I, II, III do presente artigo.

§ 7º No caso do parágrafo anterior, o pagamento da indenização devida à concessionária será realizado, mediante prévia garantia real conferida pelo poder concedente àquela, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, devidamente corrigidas pelo INPC ou outro índice que venha a substituí-lo.

§ 8º Ausente a execução do ato a que se refere o parágrafo anterior, quando couber, com o pagamento da primeira parcela à concessionária e a prestação de garantia real dos valores remanescentes, não poderá ser aberta licitação para assinatura de novo contrato de concessão, sob pena de nulidade, salvo na hipótese do parágrafo seguinte.

§ 9º Tanto na hipótese do parágrafo 7º deste artigo como em caso de acordo entre concedente e concessionária, o Poder Executivo Municipal poderá pagar a indenização eventualmente apurada com receitas tarifárias oriundas do novo contrato de concessão, a ser licitado, desde que assim preveja o respectivo edital convocatório e a minuta do contrato de concessão, incluindo essas despesas na planilha tarifária do sistema licitado.

§ 10. O poder executivo municipal, em caráter precário, poderá prorrogar o contrato de concessão, pelo prazo de seis meses, renovável por um único período, acaso isso seja necessário para concluir os procedimentos previstos no presente artigo.

Art. 58. Esgotado o prazo do contrato de concessão, não sendo prorrogado esse, na forma do art. 11, § 9º, I, da presente lei, não estando concluídos os procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, aquela avença permanecerá vigente, até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à renovação de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

Parágrafo único. O disposto nesse artigo não se aplica aos casos em que o Poder Público, havendo má prestação do serviço pela então concessionária, optar, com fundamento em critérios de conveniência, oportunidade, eficiência, razoabilidade e proporcionalidade, por formas precárias de prestação do serviço durante o período de transição, delegando-o, através de permissão, ou autorizando-o, mediante atos formais, a outras empresas.

CAPÍTULO XIII DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 59. Fica instituído o Conselho Municipal de Transporte Coletivo como órgão

colegiado consultivo em deliberações que envolvam políticas públicas acerca do transporte coletivo urbano no Município de Piúma, compondo-se de membros do Poder Público, dos delegatários do serviço e representantes da sociedade civil, nos termos previstos nesta lei.

Parágrafo único. O Conselho terá a seguinte composição:

- I - dois representantes do Poder Público;
- II - dois representantes dos delegatários do serviço;
- III - seis representantes da sociedade civil organizada, devidamente em dias com suas obrigações estatutárias e legais, assim divididos:
 - a) um representante da Ordem Maçônica;
 - b) um representante do Rotary Club;
 - c) um representante da Ordem dos Advogados inscrito nesta subseção;
 - d) três representantes de Associações Comunitárias

Art. 60. Os objetivos do Conselho Municipal de Transporte Coletivo do Município de Piúma são:

- I - promover a participação da comunidade na formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;
- II - elaborar proposições acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal para análise pelo Poder Executivo;
- III - participar, como órgão consultivo, da formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;
- IV - aproximar as diversas classes de usuários do serviço público de transporte coletivo urbano do Poder Concedente e dos prestadores do serviço;
- V - fornecer informações aos Poderes Públicos acerca da situação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, ampliando o seu universo de elementos para fins de controle.

Parágrafo único. O Conselho Municipal de Transporte Coletivo se manifestará, nos termos de suas competências, através de deliberações, cujos quóruns e procedimentos serão definidos em regimento interno, a ser elaborado e aprovado logo após a constituição do órgão, na forma do artigo a seguir.

Art. 61. A composição específica do Conselho Municipal de Transporte Coletivo será definida por ato regulamentar do Poder Executivo, sendo que dois quartos de sua composição serão reservados a grupos de usuários; um quarto aos representantes do Poder Executivo e um quarto a representantes dos prestadores-delegatários.

Parágrafo único. Os membros do Conselho não serão remunerados para essa função e nem obterão qualquer espécie de vantagens ou benefícios diretamente decorrentes de sua participação no referido órgão.

CAPÍTULO XIV DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS

Art. 62. O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros.

Parágrafo único. Para efeitos desta lei o fretamento é classificado da seguinte forma:

- I - de âmbito municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de Piúma, prestado regular ou ocasionalmente;
- II - de âmbito intermunicipal: é a atividade de transporte coletivo privado em que o Município de Piúma figura, em qualquer hipótese, como localidade de referência dos trajetos, seja como destino, origem ou rota de passagem.

Art. 63. A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

- I - contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade;
- II - relação de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada.

Art. 64. O exercício da atividade de fretamento no Município de Piúma, a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela competente Secretaria Municipal.

§ 1º A autorização para o exercício da atividade de fretamento será precedida de cadastramento na competente Secretaria Municipal, atendendo-se as seguintes condições:

I - habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;

II - comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

III - apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados na Junta Comercial do Estado do Espírito Santo;

IV - comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

V - comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

VI - comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VII - comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

VIII - comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado do Espírito Santo;

IX - apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;

X - outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal.

§ 2º Toda a alteração que ocorrer na empresa que implique a modificação do conteúdo dos documentos referidos neste artigo deverá ser comunicada à competente Secretaria Municipal, no prazo de até 15 (quinze) dias.

§ 3º Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos com mais de 15 anos de fabricação.

Art. 65. Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

Art. 66. No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

Art. 67. É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, salvo quando houver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

Art. 68. É proibido o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 69. A inobservância das obrigações estabelecidas nesta lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

- I - retenção e remoção do veículo;

- II - suspensão da autorização;
- III - revogação da autorização;
- IV - suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

Parágrafo único. O veículo retido pelo Poder Público, nos termos do inciso I do *caput* deste artigo, será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia, conforme fixado em norma pertinente.

Art. 70. O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Piúma, sem a devida autorização, nos termos da presente lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - imediata apreensão do veículo;

II - aplicação de multa na importância de 1000 UFMPs (mil Unidades Fiscais do Município de Piúma), com valor dobrado em caso de reincidência.

§ 1º O veículo apreendido, nos termos do *caput* deste artigo, ficará retido pelo Poder Público até o pagamento integral de todas as importâncias devidas pelo infrator, incluindo-se os preços públicos de remoção e estadia.

§ 2º Para efeito deste artigo, considera-se reincidência o cometimento da mesma infração que deu causa à primeira sanção, no prazo de 12 (doze meses).

Art. 71. A competente Secretaria Municipal designará comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

Art. 72. A competente Secretaria Municipal poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

Art. 73. Os atuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem junto ao Poder Público Municipal.

Parágrafo único. O cadastramento das pessoas físicas, previsto no *caput* deste artigo, será realizado em caráter provisório e terá validade de 90 (noventa) dias, findo os quais se realizará novo cadastramento, devendo as pessoas físicas, para tanto, estarem constituídas como pessoas jurídicas.

CAPÍTULO XV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 74. Para fins de atendimento ao disposto no artigo 2º, da Lei Federal nº 9.074/95, fica o poder executivo municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente lei, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, englobando todas as linhas do sistema atual e outras que porventura venham a ser criadas, pelo prazo de 20 anos, prorrogáveis por igual período.

§ 1º A delegação a que se refere o presente artigo deverá ser submetida à prévia licitação, na modalidade concorrência pública e do tipo melhor técnica e melhor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, observados todos os requisitos procedimentais exigidos na presente lei, especialmente os relativos ao projeto de operação e ao conteúdo obrigatório do edital de licitação e da minuta do contrato de concessão.

§ 2º A licitação referida no *caput* do presente artigo poderá ser dispensada do procedimento prévio regulamentado no art. 58 da presente lei, desde que observados os princípios e regras da legislação federal vigente.

Art. 75. Para que sejam cumpridas as disposições contidas na presente lei, será estipulado prazo de 12 (doze) meses para que o Poder Executivo promova todas as ações necessárias para seu fiel cumprimento, sob pena de responder as sanções legais pertinentes.

Art. 76. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Piúma, 3 de dezembro de 2009.

José Ricardo Pereira da Costa
Prefeito