PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ARAPONGAS

Estado do Paraná

MENSAGEM Nº. 005/2014

Arapongas, 10 de fevereiro de 2014.

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores:

Encaminhamos para apreciação dessa Colenda Casa de Leis o incluso Projeto de Lei que versa sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Arapongas, autoriza a Administração Pública a delegar a sua execução, e dá outras providências.

Havíamos encaminhado o Projeto nº. 117/2013, ainda não apreciado por esta Colenda Casa de Leis, que disponha exatamente sobre o assunto, mas, por força da necessidade de alguns ajustes em vários dispositivos, entendemos por bem retirá-lo e apresentarmos outro, já com os ajustes realizados.

Conforme consta dos arquivos da Prefeitura Municipal de Arapongas, o sistema de transporte coletivo de passageiros (neste Município) é originário da Lei Municipal nº 870, de 17 de março de 1970, oportunidade em que o serviço foi delegado à empresa Viação Maringá S/A.

Posteriormente, em 27 de novembro de 1974, nos termos da Lei Municipal nº. 1.094, a concessão foi transferida à Viação Apucarana Ltda.

Em 29 de setembro de 2010 o Município de Arapongas deferiu pedido de transferência do controle societário conforme Parecer Jurídico (Processo 009885) e autorização do então Prefeito Municipal.

Na data de 31 de maio de 2011, atendendo pedido daquela sociedade empresarial, a concessão foi transferida da Viação Apucarana Ltda. para a empresa TUA TRANSPORTE URBANO ARAPONGAS LTDA.

Esclarecida a origem da concessão nesta cidade, a mesma atualmente vem sendo explorada nos termos do "Contrato de Permissão Precária de Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal e Outras Avenças", datado de 01/07/2013, que é o instrumento vigente que rege as relações do serviço público tratado.

Entretanto, é necessário a devida organização e regulamentação do serviço ora tratado, nos termos previstos na Constituição Federal de 1988, que prevê em seu art. 175, que "Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos".

Já o inciso V, do art. 30 da Constituição estabelece que é da competência dos Municípios "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de **transporte coletivo**, que tem caráter essencial.

Já a Lei Federal nº. 8.987/1995 estabelece normas gerais para a concessão e permissão da prestação de serviços públicos no âmbito de todos os entes federados.

Os preceptivos legais invocados impõem ao Município a regulamentação ora proposta. O projeto de lei foi submetido às Secretarias Municipais afins, que, após minuciosa apreciação, entendeu pelo seu encaminhamento ao Poder Legislativo local.

Aliás, o texto ora apresentado foi extraído, na sua grande parte, de minuta que já se encontrava em estudos na Secretaria de Obras, Desenvolvimento Urbano e Transportes.

Esclarece aos nobres Edis que já tramita perante o Ministério Público do Estado do Paraná expediente suscitando a definição e regulamentação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros.

Portanto, em face das razões retro, e a fim de continuar com prestação de serviços de modo satisfatório à população, objetivo este sempre almejado pela Administração Pública, faz-se necessária a aprovação do presente projeto, que só vem ao encontro dos princípios constitucionais da Administração Pública, ou seja, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, além da transparência.

Desta forma, com a certeza de contar com a aprovação unânime dos Senhores Vereadores para assunto de tão relevante importância, solicitamos a essa Colenda Câmara a apreciação do Projeto de Lei em apreço, conforme previsto na Lei Orgânica do Município e no Regimento Interno dessa Casa de Leis.

ANTONIO JOSÉ BEFFA
Prefeito

CÂMARA MUNICIPAL DE ARAPONGAS
PROTOCOLO Nº. 031
DATAS ENTRADA 12 / 02 / 19
EXPEDIENTE 14 / 02 / 19
Funcionário

Exma. Sra,

MARIA MARGARETH NOVAES PIMPÃO GIOCONDO

DD. Presidente da Câmara Municipal

Nesta

PROJETO DE LEI Nº. 006/2014

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Arapongas, autoriza a Administração Pública a delegar a sua execução, e dá outras providências.

CAPÍTULO I
DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

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

§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.

§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 Arapongas, 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 Arapongas, sob o regime de concessão.

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 DIRETRIZEZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º – O Serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de Arapongas 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;

III – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público;

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 freqüência 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 mínima 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.

CAPÍTULO III
DA 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, e da legislação municipal pertinente.

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 400 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.

Parágrafo único. - Outros deslocamentos de distância inferior 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 serviço público, 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.

CAPÍTULO IV
DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

Art. 9º – Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão, 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, 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 exige a precedência de lei autorizativa específica, que configurará o prazo e os termos da delegação, respeitado o contido nesta lei, dispensada tal precedência para a primeira licitação após a vigência desta lei, em face do disposto no *caput* deste artigo.

§ 3º - O Poder Público poderá valer-se da concessão patrocinada de que trata a Lei Federal n. 11.079/2004 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.

§ 4º - O Poder Público poderá valer-se da concessão administrativa de que trata a Lei Federal n. 11.079/2004 quando decidir por instituir a prestação do serviço público sem custo para o usuário, obedecidos os termos da legislação específica.

§ 5º - O Poder Público, sempre que possível, deverá dar preferência à concessão comum regida pela Lei Federal n. 8.987/95, esgotando a busca por meios alternativos à contraprestação pecuniária do Poder Público como via para a viabilidade econômico-financeira do projeto de concessão, valendo-se do disposto no artigo 11 da Lei Federal n. 8.987/95.

§ 6º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá, assegurada a ampla defesa e o contraditório, 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.

§ 7º - As concessões atinentes ao serviço de transporte coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo

de 10 anos, podendo ser prorrogado pelo mesmo prazo, uma única vez, desde que cumpridas as exigências que vierem a ser estabelecidas no edital de licitação e no contrato de concessão.

§ 8.º - 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 dos 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. 10 - No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, com o 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 concomitantemente 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. 11 - 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;

d) responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários 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 previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

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

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

i) 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;

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

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

IV – Priorizar o asfaltamento e a conservação das vias por onde transitam os ônibus, de forma a propiciar agilidade no transporte público e maior conforto e segurança aos usuários do sistema.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados e consultivos, nos termos da legislação.

Art. 12 - 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;

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 – dispor de mecanismos que assegurem eficiência na gestão da concessionária;

IX - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

CAPÍTULO V
DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

Art. 13 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislações aplicáveis.

Art. 14 - As licitações se realizarão pelas modalidades e tipos previstos na Lei Federal n. 8.987/95 e na Lei Federal n. 8.666/93.

Art. 15 - As licitações serão precedidas de projeto completo que informe todas as características e detalhamento da operação do serviço.

§ 1º - 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.

§ 2º - Obras e serviços por remuneração provida pela Administração não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

§ 3º - Com fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, à escolha de projeto de concessão, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

§ 4º - O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subseqüente para a escolha do concessionário.

§ 5º - 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 subseqüente licitação à outorga da concessão.

§ 6º - 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 espaços 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.

§ 7º - O projeto deverá considerar como 10 anos prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais alongado poderá ser aplicado desde que seu o dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras.

§ 8º - 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, 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, se for o caso;

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.

Art. 16 – A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deve estar amparada em estudos técnicos e econômico-financeiros que a recomende.

Art. 17 – O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

Art. 18 – 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, devendo, entretanto, prever critérios de julgamento que assegurem experiência e qualificação técnica para execução dos serviços, seja no aspecto qualitativo como quantitativo.

Art. 19 – Pequenas falhas formais e erros materiais, quando não produzirem prejuízos ao processo licitatório e ao interesse público, poderão ser superados de modo a assegurar o efetivo alcance da proposta mais vantajosa à Administração.

Art. 20 – Nas licitações para concessão 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.

CAPÍTULO VI
DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 21 - O contrato de concessão deve ser escrito, redigido de forma clara e objetiva.

Art. 22 – O contrato de concessão deve 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 artigo 23 da Lei Federal nº 8.987/95, 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, se houver;

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, demais condições previstas na Lei Federal n. 11.079/2004);

XI - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação; e

XII – as hipóteses de rescisão.

CAPÍTULO VII
DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23 – A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei Federal n. 8.987/95 e demais legislações aplicáveis.

Art. 24 - A concessão será operada pela empresa que vencer a licitação, a qual poderá transferir o seu controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Art. 25 – 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, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 1º - O Poder Público poderá alterar a estrutura tarifária da concessão, durante a execução do contrato de concessão, desde que se promova, concomitantemente à alteração, sob pena de nulidade, o restabelecimento da equação econômico-financeira do contrato de concessão, observados as etapas e providências relacionadas no art. 10 desta Lei.

§ 2º - 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. 10 desta Lei.

§ 3º - Em qualquer hipótese, as modificações deverão ser motivadas e justificadas concretamente, apontando-se as razões de interesse público que a fundamentam.

Art. 26 - Os contratos de concessão de que trata esta lei deverão prever mecanismos amigáveis de solução de conflitos, inclusive por meio de arbitragem.

Art. 27 - 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, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

Art. 28 - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, quando previstos, nos devidos prazos contratuais, poderá ensejar, a critério do Poder Público e sem prejuízo de outras sanções aplicáveis, após oportunidade de manifestação do concessionário, assegurada a ampla defesa e o contraditório, a redução do período de vigência do contrato ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

Art. 29 - O Poder Concedente poderá realizar 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 da operação dos serviços executados pelo concessionário (IGQ).

§ 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 10 dias úteis a contar do recebimento do recurso.

CAPÍTULO VIII
DA INTERVENÇÃO

Art. 30 – 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 n. 8.987/95 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. 31 - 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. 32 - 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. 33 – 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 DO CONCESSIONÁRIO

Art. 34 - 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. 35 – A remuneração do concessionário deverá levar em conta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, considerando a receita advinda do pagamento de tarifas pagas pelos usuários do serviço público.

Art. 36 – É permitido à Administração, excepcionalmente, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração oriunda do pagamento da tarifa a prestações providas pelo Poder Público, calculadas com base no quilômetro rodado ou na distância percorrida, desde atendidas as exigências legais para tanto.

Art. 37 – O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

§ 1º - A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se á luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 2º - Ao serviço público de transporte coletivo de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos do artigo 13 da Lei Federal n. 8.987/95, inclusive com base na capacidade econômica dos usuários.

§ 3º - O Poder Público indicará, no projeto de concessão, a adequada estrutura tarifária referencial, ainda quando a licitação se proceda pelo tipo de menor tarifa, embasada em estudos técnico-financeiros.

§ 4º - A estrutura tarifária deverá considerar a realidade do Município e o poder de renda da população, atendendo sempre à socialização do serviço público.

§ 5º - Alterações na estrutura tarifária ensejarão a recomposição da equação econômico-financeira nos termos previstos nesta lei.

§ 6 - 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.

Art. 38 - A remuneração do concessionário deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder à atualização de sua expressão numérica.

Art. 39 – 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. 40 – Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato com vistas ao alcance da modicidade tarifária, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

CAPÍTULO XI
DAS SANÇÕES

Art. 41 - 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.

§ 1º - As penalidades previstas neste artigo podem ser cumuladas.

§ 2º - Em face dos riscos, será considerada como ilegal e clandestino o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros realizado através de moto-táxi.

Art. 42 - 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 02 (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. 43 – 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 60 dias.

§ 2º - O concessionário terá direito de defesa preliminar no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º - A sanção fixada no inciso IX do art. 42 desta Lei é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente ou do Prefeito Municipal, sendo assegurada ao concessionário a possibilidade de defesa no prazo de 10 dias contados de sua intimação, podendo a reabilitação ser requerida após 2 anos de sua aplicação.

§ 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.

CAPÍTULO XII
DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Art. 44 – Fica instituído o Conselho Municipal de Transporte Coletivo Urbano como órgão colegiado consultivo em deliberações que envolvam políticas públicas acerca do transporte coletivo urbano no Município de Arapongas, compondo-se de membros do Poder Público, dos delegatários do serviço e representantes da Sociedade Civil, nos termos previstos nesta Lei.

Art. 45 – Os objetivos do Conselho de Transporte Coletivo do Município de Arapongas 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;

Art. 46 – A composição específica do Conselho será definida por ato regulamentar do Poder Executivo, sendo que um terço de sua composição serão reservados a grupos de usuários; um terço aos representantes do Poder Executivo e um terço 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 Conselho.

Art. 47 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Arapongas, 10 de fevereiro de 2014.

Antonio José Beffa
Prefeito do Município de Arapongas

CÂMARA MUNICIPAL DE ARAPONGAS
PROTOCOLO Nº. 032
DATAS ENTRADA 12 / 02 / 14
EXPEDIENTE 17 / 02 / 14
Nayara Garcia
Funcionário

COMISSÃO DE JUSTIÇA LEGISLAÇÃO E REDAÇÃO

PARECER nº 26 /2014.

Assunto: Projeto de Lei nº. 06/2014

Autoria: Poder Executivo

Súmula: Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de passageiros no Município de Arapongas, autoriza a Administração Pública a delegar a sua execução, e dá outras providências.

A Senhora Presidente desta Casa, Vereadora Maria Margareth Novaes Pimpão Giocondo, despacha para a Comissão de Justiça, Legislação e Redação desta Casa, em data de 17 de fevereiro de 2014, Projeto de Lei nº. 06/2014, de 10 de fevereiro de 2014.

I – Relatório

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do Poder Executivo, qu versa sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de passageiros no Município de Arapongas.

Acompanha-a a mensagem correspondente.

É o relatório. Passo a pronunciar-me.

II – Parecer do Relator

O presente projeto acha-se amparado pelo artigo 5º da Lei Orgânica do Município, por tratar de matéria de interesse eminentemente local e afeta à competência legiferante do Município.

A iniciativa do Projeto de Lei encontra respaldo no artigo 36, III e, prescreve ainda o artigo 62, inciso XI, da Lei Orgânica que:

> Art. 62. Compete privativamente ao Prefeito, além de outras atribuições previstas nesta Lei Orgânica, as seguintes:
>
> XI - iniciar o processo legislativo, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica, na Constituição Federal e demais leis, conforme o caso;

Do ponto formal, o Projeto em estudo apresenta a técnica legislativa exequível e eficaz, bem como repercute matéria de interesse local e, portanto, é de competência legislativa do Município, conforme dispõe a Lei Orgânica do Município.

Consta da mensagem que encaminha o Projeto, se faz necessária a devida organização do serviço ora tratado, visando a sua regulamentação conforme estabelece a Constituição Federal de 1988.

Assim, diante o exposto, opina-se no sentido de que o parecer desta Comissão de Justiça, Legislação e Redação seja pela aprovação do Projeto de Lei, de autoria do Poder Executivo, pelos motivos acima expostos.

III – Conclusão

Ante o exposto, tendo em vista as considerações expendidas pelo relator, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei n° 20/2014, de autoria do Poder Executivo, encaminhando a matéria para deliberação do Plenário.

Sala das Comissões, em 21 de março de 2014.

CAMARA MUNICIPAL DE ARAPONGAS
PROTOCOLO Nº. 211
DATAS ENTRADA 21 / 03 / 14
EXPEDIENTE 24 / 03 / 14
Funcionário

Jair Milani
Presidente

Valdeir José Pereira
Relator

Adauto Fornazieri
Membro

LEI Nº. 4.223, DE 04 DE ABRIL DE 2014

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Arapongas, autoriza a Administração Pública a delegar a sua execução, e dá outras providências.

A CÂRAMA MUNICIPAL DE ARAPONGAS, ESTADO DO PARANÁ, DECRETOU, E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I
DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

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

§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.

§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 Arapongas, 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 Arapongas, sob o regime de concessão.

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.

PROJETO DE LEI Nº. 4.206/2014

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Arapongas, autoriza a Administração Pública a delegar a sua execução, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE ARAPONGAS, ESTADO DO PARANÁ

DECRETA:

CAPÍTULO I
DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

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

§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.

§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 Arapongas, 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 Arapongas, sob o regime de concessão.

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 DIRETRIZEZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º – O Serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de Arapongas 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;

III – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público;

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 freqüência 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 mínima 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.

CAPÍTULO III
DA 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, e da legislação municipal pertinente.

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 400 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.

Parágrafo único. - Outros deslocamentos de distância inferior 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 serviço público, 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.

CAPÍTULO IV
DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

Art. 9º – Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão, 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, 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 exige a precedência de lei autorizativa específica, que configurará o prazo e os termos da delegação, respeitado o contido nesta lei, dispensada tal precedência para a primeira licitação após a vigência desta lei, em face do disposto no *caput* deste artigo.

§ 3º - O Poder Público poderá valer-se da concessão patrocinada de que trata a Lei Federal n. 11.079/2004 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.

§ 4º - O Poder Público poderá valer-se da concessão administrativa de que trata a Lei Federal n. 11.079/2004 quando decidir por instituir a prestação do serviço público sem custo para o usuário, obedecidos os termos da legislação específica.

§ 5º - O Poder Público, sempre que possível, deverá dar preferência à concessão comum regida pela Lei Federal n. 8.987/95, esgotando a busca por meios alternativos à contraprestação pecuniária do Poder Público como via para a viabilidade econômico-financeira do projeto de concessão, valendo-se do disposto no artigo 11 da Lei Federal n. 8.987/95.

§ 6º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá, assegurada a ampla defesa e o contraditório, 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.

§ 7º - As concessões atinentes ao serviço de transporte coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização dos

investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 10 anos, podendo ser prorrogado pelo mesmo prazo, uma única vez, desde que cumpridas as exigências que vierem a ser estabelecidas no edital de licitação e no contrato de concessão.

§ 8.º - 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 dos 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. 10 - No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, com o 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 concomitantemente 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. 11 - 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;

d) responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários 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 previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

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

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

i) 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;

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

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

IV – Priorizar o asfaltamento e a conservação das vias por onde transitam os ônibus, de forma a propiciar agilidade no transporte público e maior conforto e segurança aos usuários do sistema.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados e consultivos, nos termos da legislação.

Art. 12 - 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;

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 – dispor de mecanismos que assegurem eficiência na gestão da concessionária;

IX - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

CAPÍTULO V
DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

Art. 13 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislações aplicáveis.

Art. 14 - As licitações se realizarão pelas modalidades e tipos previstos na Lei Federal n. 8.987/95 e na Lei Federal n. 8.666/93.

Art. 15 - As licitações serão precedidas de projeto completo que informe todas as características e detalhamento da operação do serviço.

§ 1º - 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.

§ 2º - Obras e serviços por remuneração provida pela Administração não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

§ 3º - Com fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, à escolha de

projeto de concessão, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

§ 4º - O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subseqüente para a escolha do concessionário.

§ 5º - 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 subseqüente licitação à outorga da concessão.

§ 6º - 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 espaços 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.

§ 7º - O projeto deverá considerar como 10 anos prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais alongado poderá ser aplicado desde que seu o dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras.

§ 8º - 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, 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, se for o caso;

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.

Art. 16 – A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deve estar amparada em estudos técnicos e econômico-financeiros que a recomende.

Art. 17 – O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

Art. 18 – 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, devendo, entretanto, prever critérios

de julgamento que assegurem experiência e qualificação técnica para execução dos serviços, seja no aspecto qualitativo como quantitativo.

Art. 19 – Pequenas falhas formais e erros materiais, quando não produzirem prejuízos ao processo licitatório e ao interesse público, poderão ser superados de modo a assegurar o efetivo alcance da proposta mais vantajosa à Administração.

Art. 20 – Nas licitações para concessão 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.

CAPÍTULO VI
DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 21 - O contrato de concessão deve ser escrito, redigido de forma clara e objetiva.

Art. 22 – O contrato de concessão deve 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 artigo 23 da Lei Federal nº 8.987/95, 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, se houver;

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, demais condições previstas na Lei Federal n. 11.079/2004);

XI - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação; e

XII – as hipóteses de rescisão.

CAPÍTULO VII
DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23 – A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei Federal n. 8.987/95 e demais legislações aplicáveis.

Art. 24 - A concessão será operada pela empresa que vencer a licitação, a qual poderá transferir o seu controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Art. 25 – 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, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 1º - O Poder Público poderá alterar a estrutura tarifária da concessão, durante a execução do contrato de concessão, desde que se promova, concomitantemente à alteração, sob pena de nulidade, o restabelecimento da equação econômico-financeira do contrato de concessão, observados as etapas e providências relacionadas no art. 10 desta Lei.

§ 2º - 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. 10 desta Lei.

§ 3º - Em qualquer hipótese, as modificações deverão ser motivadas e justificadas concretamente, apontando-se as razões de interesse público que a fundamentam.

Art. 26 - Os contratos de concessão de que trata esta lei deverão prever mecanismos amigáveis de solução de conflitos, inclusive por meio de arbitragem.

Art. 27 - 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, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

Art. 28 - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, quando previstos, nos devidos prazos contratuais, poderá ensejar, a critério do Poder Público e sem prejuízo de outras sanções aplicáveis, após oportunidade de manifestação do concessionário, assegurada a ampla defesa e o contraditório, a redução do período de vigência do contrato ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

Art. 29 - O Poder Concedente poderá realizar 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 da operação dos serviços executados pelo concessionário (IGQ).

§ 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 10 dias úteis a contar do recebimento do recurso.

CAPÍTULO VIII
DA INTERVENÇÃO

Art. 30 – 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 n. 8.987/95 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. 31 - 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. 32 - 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. 33 – 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 DO CONCESSIONÁRIO

Art. 34 - 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. 35 – A remuneração do concessionário deverá levar em conta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, considerando a receita advinda do pagamento de tarifas pagas pelos usuários do serviço público.

Art. 36 – É permitido à Administração, excepcionalmente, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração oriunda do pagamento da tarifa a prestações providas pelo Poder Público, calculadas com base no quilômetro rodado ou na distância percorrida, desde atendidas as exigências legais para tanto.

Art. 37 – O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

§ 1º - A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se á luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 2º - Ao serviço público de transporte coletivo de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos do artigo 13 da Lei Federal n. 8.987/95, inclusive com base na capacidade econômica dos usuários.

§ 3º - O Poder Público indicará, no projeto de concessão, a adequada estrutura tarifária referencial, ainda quando a licitação se proceda pelo tipo de menor tarifa, embasada em estudos técnico-financeiros.

§ 4º - A estrutura tarifária deverá considerar a realidade do Município e o poder de renda da população, atendendo sempre à socialização do serviço público.

§ 5º - Alterações na estrutura tarifária ensejarão a recomposição da equação econômico-financeira nos termos previstos nesta lei.

§ 6 - 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.

Art. 38 - A remuneração do concessionário deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder à atualização de sua expressão numérica.

Art. 39 – 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. 40 – Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato com vistas ao alcance da modicidade tarifária, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

CAPÍTULO XI
DAS SANÇÕES

Art. 41 - 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.

§ 1º - As penalidades previstas neste artigo podem ser cumuladas.

§ 2º - Em face dos riscos, será considerada como ilegal e clandestino o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros realizado através de moto-táxi.

Art. 42 - 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 02 (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. 43 – 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 60 dias.

§ 2º - O concessionário terá direito de defesa preliminar no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º - A sanção fixada no inciso IX do art. 42 desta Lei é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente ou do Prefeito Municipal, sendo assegurada ao concessionário a possibilidade de defesa no prazo de 10 dias contados de sua intimação, podendo a reabilitação ser requerida após 2 anos de sua aplicação.

§ 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.

CAPÍTULO XII
DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Art. 44 – Fica instituído o Conselho Municipal de Transporte Coletivo Urbano como órgão colegiado consultivo em deliberações que envolvam políticas públicas acerca do transporte coletivo urbano no Município de Arapongas, compondo-se de membros do Poder Público, dos delegatários do serviço e representantes da Sociedade Civil, nos termos previstos nesta Lei.

Art. 45 – Os objetivos do Conselho de Transporte Coletivo do Município de Arapongas 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;

Art. 46 – A composição específica do Conselho será definida por ato regulamentar do Poder Executivo, sendo que um terço de sua composição serão reservados a grupos de usuários; um terço aos representantes do Poder Executivo e um terço 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 Conselho.

Art. 47 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 31 de março de 2014.

Angélica Ferreira
1ª Secretária

Maria Margareth N. Pimpão Giocondo
Presidente

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

Art. 5º – O Serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de Arapongas 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;

III – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público;

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 freqüência 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 mínima 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.

CAPÍTULO III
DA 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, e da legislação municipal pertinente.

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 400 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.

Parágrafo único. - Outros deslocamentos de distância inferior 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 serviço público, 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.

CAPÍTULO IV
DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

Art. 9º – Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão, 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, 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 exige a precedência de lei autorizativa específica, que configurará o prazo e os termos da delegação, respeitado o contido nesta lei, dispensada tal precedência para a primeira licitação após a vigência desta lei, em face do disposto no *caput* deste artigo.

§ 3º - O Poder Público poderá valer-se da concessão patrocinada de que trata a Lei Federal n. 11.079/2004 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.

§ 4º - O Poder Público poderá valer-se da concessão administrativa de que trata a Lei Federal n. 11.079/2004 quando decidir por instituir a prestação do serviço público sem custo para o usuário, obedecidos os termos da legislação específica.

§ 5º - O Poder Público, sempre que possível, deverá dar preferência à concessão comum regida pela Lei Federal n. 8.987/95, esgotando a busca por meios alternativos à contraprestação pecuniária do Poder Público como via para a viabilidade econômico-

financeira do projeto de concessão, valendo-se do disposto no artigo 11 da Lei Federal n. 8.987/95.

§ 6º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá, assegurada a ampla defesa e o contraditório, 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.

§ 7º - As concessões atinentes ao serviço de transporte coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 10 anos, podendo ser prorrogado pelo mesmo prazo, uma única vez, desde que cumpridas as exigências que vierem a ser estabelecidas no edital de licitação e no contrato de concessão.

§ 8.º - 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 dos 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. 10 - No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, com o 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 concomitantemente 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. 11 - 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;

d) responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários 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 previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

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

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

i) 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;

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

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

IV – Priorizar o asfaltamento e a conservação das vias por onde transitam os ônibus, de forma a propiciar agilidade no transporte público e maior conforto e segurança aos usuários do sistema.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados e consultivos, nos termos da legislação.

Art. 12 - 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;

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 – dispor de mecanismos que assegurem eficiência na gestão da concessionária;

IX - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

CAPÍTULO V
DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

Art. 13 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislações aplicáveis.

Art. 14 - As licitações se realizarão pelas modalidades e tipos previstos na Lei Federal n. 8.987/95 e na Lei Federal n. 8.666/93.

Art. 15 - As licitações serão precedidas de projeto completo que informe todas as características e detalhamento da operação do serviço.

§ 1º - 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.

§ 2º - Obras e serviços por remuneração provida pela Administração não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

§ 3º - Com fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, à escolha de projeto de concessão, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

§ 4º - O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subseqüente para a escolha do concessionário.

§ 5º - 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 subseqüente licitação à outorga da concessão.

§ 6º - 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 espaços 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.

§ 7º - O projeto deverá considerar como 10 anos prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais alongado poderá ser aplicado desde que seu o dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras.

§ 8º - 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, 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, se for o caso;

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.

Art. 16 – A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deve estar amparada em estudos técnicos e econômico-financeiros que a recomende.

Art. 17 – O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

Art. 18 – 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, devendo, entretanto, prever critérios de julgamento que assegurem experiência e qualificação técnica para execução dos serviços, seja no aspecto qualitativo como quantitativo.

Art. 19 – Pequenas falhas formais e erros materiais, quando não produzirem prejuízos ao processo licitatório e ao interesse público, poderão ser superados de modo a assegurar o efetivo alcance da proposta mais vantajosa à Administração.

Art. 20 – Nas licitações para concessão 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.

CAPÍTULO VI
DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 21 - O contrato de concessão deve ser escrito, redigido de forma clara e objetiva.

Art. 22 – O contrato de concessão deve 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 artigo 23 da Lei Federal nº 8.987/95, 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, se houver;

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, demais condições previstas na Lei Federal n. 11.079/2004);

XI - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação; e

XII – as hipóteses de rescisão.

CAPÍTULO VII
DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23 – A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei Federal n. 8.987/95 e demais legislações aplicáveis.

Art. 24 - A concessão será operada pela empresa que vencer a licitação, a qual poderá transferir o seu controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Art. 25 – 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, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 1º - O Poder Público poderá alterar a estrutura tarifária da concessão, durante a execução do contrato de concessão, desde que se promova, concomitantemente à alteração, sob pena de nulidade, o restabelecimento da equação econômico-financeira do contrato de concessão, observados as etapas e providências relacionadas no art. 10 desta Lei.

§ 2º - 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. 10 desta Lei.

§ 3º - Em qualquer hipótese, as modificações deverão ser motivadas e justificadas concretamente, apontando-se as razões de interesse público que a fundamentam.

Art. 26 - Os contratos de concessão de que trata esta lei deverão prever mecanismos amigáveis de solução de conflitos, inclusive por meio de arbitragem.

Art. 27 - 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, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

Art. 28 - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, quando previstos, nos devidos prazos contratuais, poderá ensejar, a critério do Poder Público e sem prejuízo de outras sanções aplicáveis, após oportunidade de manifestação do concessionário, assegurada a ampla defesa e o contraditório, a redução do período de vigência do contrato ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

Art. 29 - O Poder Concedente poderá realizar 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 da operação dos serviços executados pelo concessionário (IGQ).

§ 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 10 dias úteis a contar do recebimento do recurso.

CAPÍTULO VIII
DA INTERVENÇÃO

Art. 30 – 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 n. 8.987/95 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. 31 - 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. 32 - 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. 33 – 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 DO CONCESSIONÁRIO

Art. 34 - 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. 35 – A remuneração do concessionário deverá levar em conta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, considerando a receita advinda do pagamento de tarifas pagas pelos usuários do serviço público.

Art. 36 – É permitido à Administração, excepcionalmente, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração oriunda do pagamento da tarifa a prestações providas pelo Poder Público, calculadas com base no quilômetro rodado ou na distância percorrida, desde atendidas as exigências legais para tanto.

Art. 37 – O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

§ 1º - A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se á luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 2º - Ao serviço público de transporte coletivo de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos do artigo 13 da Lei Federal n. 8.987/95, inclusive com base na capacidade econômica dos usuários.

§ 3º - O Poder Público indicará, no projeto de concessão, a adequada estrutura tarifária referencial, ainda quando a licitação se proceda pelo tipo de menor tarifa, embasada em estudos técnico-financeiros.

§ 4º - A estrutura tarifária deverá considerar a realidade do Município e o poder de renda da população, atendendo sempre à socialização do serviço público.

§ 5º - Alterações na estrutura tarifária ensejarão a recomposição da equação econômico-financeira nos termos previstos nesta lei.

§ 6 - 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.

Art. 38 - A remuneração do concessionário deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder à atualização de sua expressão numérica.

Art. 39 – 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. 40 – Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato com vistas ao alcance da modicidade tarifária, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

CAPÍTULO XI
DAS SANÇÕES

Art. 41 - 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.

§ 1º - As penalidades previstas neste artigo podem ser cumuladas.

§ 2º - Em face dos riscos, será considerada como ilegal e clandestino o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros realizado através de moto-táxi.

Art. 42 - 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 02 (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. 43 – 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 60 dias.

§ 2º - O concessionário terá direito de defesa preliminar no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º - A sanção fixada no inciso IX do art. 42 desta Lei é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente ou do Prefeito Municipal, sendo assegurada ao concessionário a possibilidade de defesa no prazo de 10 dias contados de sua intimação, podendo a reabilitação ser requerida após 2 anos de sua aplicação.

§ 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.

CAPÍTULO XII
DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Art. 44 – Fica instituído o Conselho Municipal de Transporte Coletivo Urbano como órgão colegiado consultivo em deliberações que envolvam políticas públicas acerca do transporte coletivo urbano no Município de Arapongas, compondo-se de membros do Poder Público, dos delegatários do serviço e representantes da Sociedade Civil, nos termos previstos nesta Lei.

Art. 45 – Os objetivos do Conselho de Transporte Coletivo do Município de Arapongas 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;

Art. 46 – A composição específica do Conselho será definida por ato regulamentar do Poder Executivo, sendo que um terço de sua composição serão reservados a grupos de usuários; um terço aos representantes do Poder Executivo e um terço 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 Conselho.

Art. 47 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Arapongas, 04 de abril de 2014.

Antonio José Beffa
Prefeito

Ailson Pegorer
Secretário Municipal de Administração

SECRETARIA EXECUTIVA
Publicado no Jornal
Tribuna do Norte e no
Diário Oficial do Município
Em 08/04/2014
Katia Nunes
Funcionária