ANEXO VI

Lei Municipal nº 1.626, de 26 de setembro de 2007

LEI Nº 1 6 2 6

Súmula: "Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Telêmaco Borba, autoriza a Administração Pública a delegar a sua execução e dá outras providências".

"O POVO DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, ATRAVÉS DE SEUS REPRESENTANTES NA CÂMARA LEGISLATIVA, APROVOU, E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI".

CAPÍTULO I
DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 1º Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Telêmaco Borba serão prestados sob os regimes público e privado, 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 ou permissão.

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

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Telêmaco Borba, 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 municipal do Município de Telêmaco Borba, sob o regime de concessão ou permissão.

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

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

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

I – Universalidade e Socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;
II – Isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;
III – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;
IV – Eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a 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 de acesso às pessoas com deficiências e às mais idosas;
VII – Integração entre os diversos meios de transporte;
VIII – Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;

IX – Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;
X – Economicidade no planejamento e na delegação do serviço público;
XI – Publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

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

Art. 6º O planejamento do sistema de transporte coletivo público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002, a Lei nº 1.569 de 22 de novembro de 2006 - Plano Diretor Municipal e demais Leis Municipais pertinentes.

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

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

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

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

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

Art. 9º O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades Lei Federal nº 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente Lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

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

§2º. No caso da integração ser efetuada mediante a contratação de Consórcio Público, além de observar, previamente, o disposto no parágrafo anterior, deverá ser precedida de Lei autorizativa específica e observar os demais requisitos da Lei Federal nº. 11.107/2005 e de seu Decreto Regulamentar.

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

§1º. Para viabilizar o disposto nesse artigo, o Poder Executivo Municipal deverá celebrar termo aditivo específico com a concessionária.

§2º. O instrumento a que se refere o parágrafo anterior deverá prever remuneração especifica para o serviço a ser custeado com recursos orçamentários do Município.

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

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

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

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

CAPÍTULO IV
DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

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

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

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

§ 3º. O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio

procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta Lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

§ 6º. O Poder Público deverá dar preferência à concessão comum regida pela Lei nº. 8.987/95 relativamente às modalidades da concessão patrocinada e da concessão administrativa, esgotando a busca por meios alternativos à contraprestação pecuniária do Poder Público como forma de assegurar a viabilidade econômico-financeira do projeto de concessão, valendo-se do disposto no artigo 11 da Lei nº. 8.987/95.

§ 7º. Em caráter emergencial e a título provisório, a Poder Público poderá assumir interinamente jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do "caput" deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

§ 8º. As concessões atinentes ao serviço de transporte coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo de até 15 anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 19 da presente Lei.

§ 9º. As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, pelo poder concedente, após ouvido o Conselho Municipal de Transporte Coletivo e mediante autorização legislativa, nos casos seguintes:

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

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

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

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

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

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

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 Geral do Município;

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

Art. 14. São atribuições do Poder Concedente:

I – planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;
II – regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;
III – regulamentar o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:
a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;
b) prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;
c) prover uma central de atendimento ao usuário do serviço, fornecendo de forma ágil e eficiente as informações relativas ao funcionamento dos serviços, solucionando e respondendo em prazo curto as reclamações formalizadas e registradas pelos usuários, postuladas individualmente ou organizadas em associações e grupos de usuários, abrindo, quando necessário, procedimentos de consulta pública acerca de aspectos regulatórios dos serviços delegados;
d) responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;
e) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observado as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;
f) intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
g) extinguir a concessão, nos casos previstos em Lei e nos contratos;
h) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos em Lei e nos contratos;
i) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
j) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

l) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
m) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários;

IV – Fixar itinerários e pontos de parada;

V – Fixar horários, freqüência, frota e terminais de cada linha;

VI – Organizar, programar e fiscalizar o sistema;

VII – Implantar e extinguir linhas e extensões;

VIII – Contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;

IX – Fiscalizar os usuários e a concessionária, e em conjunto com esta, a comercialização e utilização do vale transporte;

X – Estabelecer intercâmbio com Institutos e Universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal de Transporte Coletivo;

XI – Fixar os parâmetros e índices das planilhas de custos;

XII – Elaborar, fiscalizar e alterar a aplicação dos cálculos tarifários, sempre respeitando os índices estipulados no Edital de licitação e no contrato de concessão;

XIII – Registrar a empresa concessionária;

XIV – Fiscalizar as informações de pessoal da empresa concessionária;

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

XVI – Fixar e aplicar penalidades, na forma desta Lei e do regulamento próprio;

XVII – Solicitar relatório técnico operacional, quando necessário, junto à concessionária;

XVIII – Estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;

XIX – Monitorar o número de passageiros do sistema;

XX – Definir o "***lay-out***" dos veículos;

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

§2º. Anualmente, o Poder Concedente poderá proceder à avaliação do Custo Operacional da planilha tarifária (art. 46), avaliando-se a eventual alteração da equação econômico-financeira da concessão prevista na planilha tarifária do edital e do contrato, em face de hipóteses, como as seguintes:

I – modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma de operação;

II – introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu);
III – alteração do sistema viário, especialmente com a introdução de vias ou faixas preferenciais ou exclusivas.

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

I – os dados de avaliação serão colhidos pelo órgão do poder concedente encarregado do gerenciamento do sistema, assegurado direito de participação pelo concessionário, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;
II – os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no Edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal de Transporte Coletivo, instituído pela presente Lei;
III – ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do poder concedente em conformidade aos critérios médios de consumo de insumos estabelecidos na planilha tarifária do Edital de licitação.

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

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

I – atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;
II – atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;
III – efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;
IV – cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

V – promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

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

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

VIII – apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias, fiscais e trabalhistas.

CAPÍTULO V
DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

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

Art. 17. As licitações para concessão ou permissão de serviço de transporte público de passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de melhor técnica e menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos do art. 15, V da Lei Federal nº 8.987/95.

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

Parágrafo único. O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

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

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

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

IV – as formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

Art. 19. O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 (quinze) anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no §8º do art. 11 da presente Lei.

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

Art. 21. O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

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

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

CAPÍTULO VI
DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO

Art. 24. Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos e redigidos de forma clara e objetiva.

Art. 25. Os contratos de concessão e os termos de permissão devem consignar todas as condições para a execução do serviço público, em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias às previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, e, ainda, aquelas que definam:

I – a delimitação do objeto e os seus elementos característicos

II – prazos para cumprimento de encargos específicos e prazo da concessão;
III – a forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor;
IV – os bens reversíveis;
V – os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
VI – os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação às 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 nº. 11.079/2004);
XI – as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
XII – as hipóteses de extinção, incluindo a de rescisão;
XIII – a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

CAPÍTULO VII
DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 26. A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei nº 8.987/95 e legislação aplicável.

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

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

das necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse público concretamente verificado.

§ 1º. As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 13 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º. Em qualquer hipótese, as modificações deverão ser motivadas e justificadas concretamente, apontando-se as razões de interesse público que as fundamentam.

Art. 29. A partir de sua celebração, será vedado à Administração Pública promover a invalidação unilateral e de ofício do contrato de concessão, salvo nas hipóteses e nas condições expressamente previstas na presente Lei, no Edital de licitação e no contrato de concessão, observado o devido processo legal e assegurados os direitos da concessionária ao contraditório e à ampla defesa.

Art. 30. A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

Art. 31. O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de 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 "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 (cinco) dias úteis a contar de sua intimação, o qual

deverá ser decidido pelo Secretário competente ou pelo Prefeito em prazo máximo de 10 (dez) dias úteis a contar do recebimento do recurso.

§ 4º. Os valores de IGQ poderão ser divulgados pelo Poder Concedente com vistas a levá-los ao conhecimento dos usuários e da população em geral, após o julgamento de eventual recurso administrativo apresentado pelo operador ou após o exaurimento do prazo recursal sem a manifestação de recurso.

CAPÍTULO VIII
DA INTERVENÇÃO

Art. 32. 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, salvo em hipóteses de extrema urgência, para garantia da continuidade do serviço, ocasiões em que os direitos acima serão assegurados após a intervenção.

§ 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 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 motivo devidamente justificado;
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. 33. 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. 34. 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. 35. A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IX
DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO

Art. 36. Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os danos e 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. 37. A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente Lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

Art. 38. É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público, calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

Art. 39. O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

Art. 40. A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se á luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 1º. Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos do artigo 13 da Lei n. 8.987/95.

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

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

Art. 41. A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 53, parágrafos 3º e 4º da presente Lei, no Edital de licitação e no contrato de concessão.

Art. 42. 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. 43. Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa, salvo quando se destinarem única e exclusivamente ao custeio de atendimentos especiais realizados pela concessionária, por determinação do Poder Concedente tais como o transporte de deficientes físicos em veículos específicos e adaptados.

Seção Única
Da Tarifa

Art. 44. O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao Edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o

custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

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

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

Art. 45. São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

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

Art. 46. Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência Sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

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

§2º. Os parâmetros de consumo a serem adotados para os itens combustível, rodagem, lubrificantes e peças e acessórios, serão os que constarem da planilha original, parte integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.

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

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

§5º. No cálculo para definir o F.U. - Fator de Utilização também será considerado:
I – Pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;
II – As horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.

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

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

Art. 47. Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

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

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

III – O prazo de vida útil, a ser considerado na planilha tarifária, será:

a) De 8 (oito) anos para veículos micro-ônibus;

b) De 10 (dez) anos para veículos convencionais;

c) De 12 (doze) anos para veículos articulados.

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

a) De 20% (vinte por cento) para veículos micro-ônibus;

b) De 10% (dez por cento) para veículos convencionais;

c) De 5% (cinco por cento) para veículos articulados.

V – A depreciação será calculada na forma linear, ou seja:

a) 1/96 (um noventa e seis avos) ao mês, para veículos micro ônibus;

b) 1/120 (um cento e vinte avos) ao mês, para os veículos convencionais;

c) 1/144 (um cento e quarenta e quatro avos) ao mês, para veículos articulados.

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

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

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

Art. 48. Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

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

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

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

Art. 49. Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou que venham a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema, sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente, considerado as variações porventura existentes na forma do parágrafo único do artigo 51, da presente Lei.

Art. 50. A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos artigos 45 a 49 da presente Lei.

Parágrafo Único. O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do Edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de MENOR TARIFA para os fins da licitação na forma do inciso V do art. 15 da Lei Federal 8.987/95 (Lei Federal de Concessões e Permissões de Serviços Públicos, dispositivo conforme redação dada pela Lei Federal nº 9.648/98).

Art. 51. Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha não poderão ser modificados unilateralmente, respeitando-se sempre a manutenção do equilíbrio econômico financeiro do sistema e do contrato, de acordo com os princípios e regras desta Lei e com a planilha tarifária constante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

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

Art. 52. O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 45 a 49 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

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

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

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

Art. 53. A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema pelo índice de passageiros por quilômetro – IPK.

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

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

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

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

Art. 54. Serão isentos do pagamento da tarifa e não serão computados como passageiros equivalentes, para fins de cálculo da planilha tarifária:

I – crianças com até 06 (seis) anos de idade, desde que devidamente acompanhados e idosos com mais de 65 (sessenta e cinco) anos, os últimos desde que devidamente identificados, desde que não ocasionem o giro da catraca;

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

III - pessoas portadoras de deficiência e doença mental com comprometimento de locomoção, com renda individual mensal inferior a 1,5 (hum e meio) salários mínimos nacionais, bem como com um acompanhante caso necessário à condução do deficiente, devidamente credenciados na forma do regulamento;

IV - policiais militares devidamente fardados e identificados com carteira funcional, desde que não ocasionem o giro da catraca;

V - pessoas portadoras de deficiência física com comprometimento de locomoção, com renda individual mensal inferior a 1,5 (hum e meio) salários mínimos nacionais, bem como um acompanhante caso necessário à condução do deficiente, devidamente credenciados na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias, e decorrente de:
a) amputação total ou parcial, de membro inferior, que prejudique a locomoção ativa;
b) atrofia ou deformidade total ou parcial, de membro inferior, que prejudique a locomoção ativa;
c) paraplegia, hemiplegia ou tetraplegia, artrose severa, que prejudiquem a capacidade de locomoção ativa, a preensão ou a sustentação da pessoa;

VI - pessoas portadoras de deficiência física sem comprometimento de locomoção, com renda individual mensal inferior a 1,5 (hum e meio) salários mínimos nacionais, devidamente credenciadas na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias, e decorrente de:
a) amputação total ou parcial, de membro superior, que prejudique a preensão ou a sustentação da pessoa;
b) atrofia ou deformidade total ou parcial, de membro superior, que prejudique a preensão ou a sustentação da pessoa;
c) paraplegia, hemiplegia ou tetraplegia, artrose severa, que prejudiquem a capacidade de locomoção ativa, a preensão ou a sustentação da pessoa;

VII - pessoas portadoras de deficiência visual com comprometimento de locomoção, com renda individual mensal inferior a 1,5 (hum e meio) salários mínimos nacionais, bem como um acompanhante caso necessário à condução do deficiente, devidamente credenciados na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias;

VIII - pessoas portadoras de deficiência auditiva com até 12 (doze) anos de idade e com

comprometimento de locomoção, bem como um acompanhante caso necessário à condução do deficiente, devidamente credenciados na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias;

IX - pessoas portadoras de deficiência auditiva com acuidade auditiva a partir de 41 (quarenta e um) decibéis até a surdez profunda, com idade igual ou superior a 12 (doze) anos, com renda individual mensal inferior a 1,5 (hum e meio) salários mínimos nacionais, devidamente credenciadas na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias;

X - aposentados por invalidez e com comprometimento de locomoção, com renda familiar mensal inferior à 1,5 (um e meio) salário mínimo nacional, devidamente credenciados na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias;

XI – idosos compreendidos na faixa etária de 60 (sessenta) à 65 (sessenta e cinco) anos, cuja renda familiar mensal comprovada seja de até 1,5 (um e meio) salário mínimo nacional, devidamente credenciados na forma do regulamento, limitado ao máximo de duas viagens diárias, com 40 (quarenta) créditos mensais, estes não cumulativos na recarga.

Parágrafo único. Devidamente credenciados na forma do regulamento, os estudantes da rede pública de ensino estadual e municipal, matriculados no primeiro ou segundo grau serão isentos do pagamento de 50% (cinqüenta por cento) do valor da tarifa do transporte coletivo urbano e serão computados como passageiros equivalentes, para fins de cálculo da planilha tarifária, somente os valores efetivamente pagos, limitado o benefício a duas passagens por dia útil.

CAPÍTULO XI
DAS SANÇÕES

Art. 55. Para fins da presente Lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo 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 equivalente ao mínimo de 0,10 UFM (dez décimos de Unidade Fiscal do Município) e o máximo de 100 UFM (cem Unidades de Referência do Município) por infração, cujo valor, modalidades e condições serão fixados por ato regulamentar;
III – apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior;
IV – declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

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

Art. 56. 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 e extinção 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 depois de decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.

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

Art. 57. 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, em conformidade ao disposto no Decreto Municipal nº 11.310, de 14 de julho de 2004 ou norma regulamentar que vier a ser editada.

CAPITULO XII

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

Art. 58. Ressalvada a hipótese do art. 11, §9º, I, da presente Lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação apenas poderá ocorrer se, em período prévio mínimo de 180 (cento e oitenta) dias, contados do vencimento do prazo de contratos vigentes, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos do art. 42, §3º da Lei Federal nº 8.987/95:

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

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

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

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

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

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

§2º. Todas as etapas do procedimento previsto neste artigo também deverão ser acompanhadas pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo, que poderá impugnar dados e informações, bem como opinar a respeito de eventual indenização apurada.

§3º. Após a garantia de contraditório e ampla defesa da concessionária, as apurações referidas nos incisos do presente artigo e o eventual valor de indenização da concessionária encontrado deverão ser objeto de auditoria por instituição especializada, escolhida de comum acordo pelas partes, na forma do art. 42, §3º, II, da Lei Federal nº 8.987/95, e contratada por procedimento de inexigibilidade de licitação, nos termos do art. 25, II, da Lei Federal nº 8.666/93.

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

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

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

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

§8º. Ausente a prestação de garantia real na forma do parágrafo anterior, quando couber, não poderá ser aberta licitação para assinatura de novo contrato de concessão, salvo na hipótese do parágrafo a seguir.

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

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

Art. 59. Esgotado o prazo do contrato de concessão e não sendo prorrogado na forma do Art. 11, §9º, I da presente Lei, não estando concluídos os procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, permanecerá aquele vigente até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à manutenção da idade média de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

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

Capítulo XIII

DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

Art. 60. Extingue-se a concessão por:

I – advento do termo contratual;

II – encampação;

III – caducidade;

IV – rescisão;

V – anulação; e

VI – falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º Extinta a concessão, retornam ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no Edital e estabelecido no contrato de concessão.

§ 2º Extinta a concessão na forma dos incisos II, III, IV e V, do presente artigo, haverá a imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias, observado o disposto no artigo 59 da presente Lei.

§ 3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização pelo Poder Concedente de todos os bens reversíveis, quando houver, nos termos do Edital e do contrato de concessão.

§ 4º Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o Poder Concedente antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessárias à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos arts. 58, 61 e 62 desta Lei.

Art. 61. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 62. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante Lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior e da legislação federal vigente.

Art. 63. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do Poder Concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27 da Lei Federal nº 8.987/95 e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo Poder Concedente quando:

I – o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II – a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III – a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV – a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V – a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI – a concessionária não atender a intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII – a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do Poder Concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 61 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 64. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

CAPÍTULO XIV
DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 65. Fica instituído o Conselho Municipal de Transporte Coletivo como órgão colegiado consultivo em deliberações que envolvam políticas públicas acerca do transporte coletivo municipal do Município de Telêmaco Borba, compondo-se de membros do Poder Público, dos delegatários do serviço e representantes da Sociedade Civil, nos termos previstos nesta Lei.

Art. 66. Os objetivos do Conselho Municipal de Transporte Coletivo do Município de Telêmaco Borba são:

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

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

Art. 67. A composição específica do Conselho Municipal de Transporte Coletivo será definida por ato regulamentar do Poder Executivo, sendo que dois quartos de sua composição serão reservados a grupos de usuários; um quarto aos representantes do Poder Executivo e um quarto a representantes dos prestadores-delegatários.

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

CAPITULO XV
DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS

Art. 68. O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-deteminado de passageiros.

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

I – de âmbito municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de Telêmaco Borba, prestado regular ou ocasionalmente;

II – de âmbito intermunicipal: é a atividade de transporte coletivo privado em que o Município de Telêmaco Borba figura, em qualquer hipótese, como localidade de referência dos trajetos, seja como destino, origem ou rota de passagem.

Art. 69. A atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

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

Art. 70. O exercício da atividade de fretamento no Município de Telêmaco Borba a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela Administração Pública Municipal.

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

I – habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;
II – comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;
III – apresentação de contrato social ou estatuto social, devidamente registrado na Junta Comercial do Paraná ou Registro Civil de Pessoas Jurídicas;
IV – comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;
V – comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal;
VI – comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social – INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS;
VII – comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";
VIII – comprovação do licenciamento dos veículos perante o Órgão de Transito competente do Estado do Paraná, indicados para a atividade;
IX – apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;
X – outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal;

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

§ 3º. Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos que:
I - não atendam aos requisitos mínimos de segurança veicular, mediante comprovação de Certificado de Segurança Veicular emitido por Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial – INMETRO ou por entidade por ele acreditada;
II – Certificado de Registro do veículo no Município de Telêmaco Borba válido;
III – não apresente seguro de Responsabilidade Civil exclusivo para passageiros transportados, com garantia única, mediante Apólice de seguro na qual conste a placa do veículo a que se refere;

Art. 71. Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

Art. 72. No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

Art. 73. É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, salvo quando houver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

Art. 74. A inobservância das obrigações estabelecidas nesta Lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

I – retenção e remoção do veículo;
II – suspensão da autorização;
III – revogação da autorização;
IV – suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

§ 1º. A penalidade prevista no inciso I do "caput" deste artigo é também aplicável ao operador de fretamento de âmbito intermunicipal.

§ 2º. O veículo retido pelo Poder Público, nos termos do inciso I do "caput" deste artigo, será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia, conforme fixado em norma pertinente.

Art. 75. O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Telêmaco Borba, sem a devida autorização, nos termos da presente Lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

I – imediata apreensão e recolhimento do veículo;
II – aplicação de multa na importância mínima equivalente a 0,10 UFM (dez décimos de Unidade Fiscal do Município) e o máximo de 100 UFM (cem Unidades de Referência do Município) por infração, com valor dobrado em caso de reincidência, nas condições a serem fixadas em ato regulamentar.

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

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

Art. 76. O Poder Executivo Municipal poderá através da competente Secretaria Municipal regulamentar as disposições do presente capítulo, em especial as características, condições e capacidades dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

Art. 77. Os atuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta Lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Telêmaco Borba.

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

CAPITULO XVI
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 78. Para fins de atendimento ao disposto no artigo 2º da Lei Federal nº 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente Lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogável ou renovável por igual período, englobando todo o sistema de linhas municipais planejadas e constantes do Edital de licitação e aquelas que porventura venham a ser criadas durante o mesmo período.

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

§2º. A licitação referida no caput do presente artigo está dispensada do procedimento prévio regulamentado no artigo 58 da presente Lei.

Art. 79. Fica o Poder Executivo autorizado a expedir normas de caráter operacional e regulamentares à presente Lei.

Art. 80. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as Leis nº 938, de 10 de novembro de 1992 e nº 1.534, de 29 de dezembro de 2005 e as demais disposições em contrário.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, 26 de setembro de 2007.

EROS DANILO ARAÚJO
Prefeito Municipal

ARNALDO JOSÉ ROMÃO
Procurador Geral do Município