INDICAÇÃO CM 608/2022.

Divinópolis, 11 de Agosto de 2022.

Exmo. Sr.
Eduardo Alexandre de Carvalho
DD. Vereador Presidente da Câmara Municipal de Divinópolis

Senhor Presidente,

O Vereador que esta subscreve, nos termos regimentais, requer de Vossa Excelência, depois de ouvido o soberano plenário, que seja encaminhada a presente pelos seguintes termos ao Exmo Sr. Prefeito Municipal Gleidson Gontijo de Azevedo, para **que estude a possibilidade de encaminhar um projeto de lei regulamentando a jornada de trabalho dos Fiscais de Transporte,** conforme sugestão abaixo.

Justificativa

Em tempo; ressalto, que tal solicitação se faz necessária para a regulamentação das escalas de trabalho dos Fiscais de Transporte, possibilitando a Secretaria de Trânsito e Transporte do Município, desenvolver uma escala, que atenda melhor as necessidades dos usuários do transporte público, no tangente a resguardar os seus direitos, quanto a qualidade dos serviços oferecidos pelas empresas; principalmente aos finais de semana, sem onerar mais os cofres públicos.

Agradeço antecipadamente e peço deferimento.

Respeitosamente,

Wesley Jarbas de Oliveira
Vereador Republicano

ANTEPROJETO DE LEI Nº ____/ ___

“ Estipula e regulamenta a jornada de trabalho dos fiscais de transporte e dá outras providências ”.

O povo do Município de Divinópolis, por seus representantes legais, aprova, e eu, na qualidade de Prefeito Municipal, em seu nome sanciono a seguinte lei:

Art. 1º – Fica estipulado em 30 (trinta) horas semanais, ou 150 (cento e cinquenta) horas mensais, a jornada de trabalho dos Fiscais de Transporte, ocupantes do GH-14, no Plano de Cargos e Salários dos Servidores do Poder Executivo do Município de Divinópolis, Lei 6.655/2007.

§ 1º – A Jornada de trabalho dos Fiscais de Transporte, será em escalas, divididas em turnos, conforme definição da Secretaria Municipal de Trânsito, Segurança Pública e Mobilidade Urbana, podendo abranger dias úteis, finais de semana, feriados e pontos facultativos.

§ 2º – Poderá haver prorrogação da jornada de trabalho para atender a situações excepcionais e temporárias.

§ 3º – As horas de “sobrelabor”, integrarão banco de horas para posterior compensação, na proporção de uma hora de “sobrelabor” para uma hora de descanso/folga.

§ 4º – A Jornada de trabalho será registrada, na forma definida pela Secretaria Municipal de Trânsito, Segurança Pública e Mobilidade Urbana.

Art. 2º – O trabalho realizado em escalas, dentro da jornada normal de seis horas, ainda que prestado em finais de semana, feriados ou pontos facultativos, não dara ensejo à compensação ou a quaisquer espécie de adicional ou abono.

Art. 3º – Fica alterado o anexo III, anexo III-I – Administração Geral, Classificação, Quantificação, Enquadramento Hierárquico, Carga Horária, Promoção por Formação Escolar, Cargos Efetivos, Recrutamento Concurso Público - do Plano de Cargos e Salários dos Servidores do Poder Executivo do Município, Lei 6655/2.007, para constar a jornada de 150 (cento e cinquenta) horas mensais para o cargo de Fiscal de transporte, do G.H.14.

Art. 4º – Fica alterado o anexo VI – Atribuições – Quadro Geral – Servidores Efetivos e Função Pública – anexo VI-I – Administração Geral, item 25, Lei 6655/20074, com a seguinte redação: AGENTE DE FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTES MUNICIPAIS – Fazer cumprir as legislações municipais relativas a transportes de passageiros do Município e às demais disposições de polícia administrativa.

Art. 5º - Ato do Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que for necessário à implementação dos dispositivos nela previstos.

Art. 6º – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Divinópolis – MG, de de 2022.

Gleidson de Azevedo Gontijo
Prefeito Municipal

J U S T I F I C A T I V A

A presente proposição objetiva alterar a jornada de trabalho dos Fiscais de Transporte, considerando que esta categoria deverá se sujeitar a um regime especial de trabalho com turnos escalonados de serviços diurno e noturno, em dias uteis e não uteis.

Importante considerar, que sucessivas Administrações concluíram pelas vantagens da jornada de seis horas à fiscalização de transporte, diante da irrefutável flexibilidade que o Administrador Público possui com a utilização de escalas, o que resulta em uma execução mais ampla do serviço, com mais prontidão e eficiência, além da manutenção do equilíbrio da prestação dos serviços públicos de transportes, pelo exercício do poder de polícia administrativo, de forma preventiva ou punitiva.

A FISCALIZAÇÃO para a garantia da regularidade do serviço e da equidade na oferta do transporte público foi reconhecida antes de 1.995 em Divinópolis, e em 2.021, esta mesma fiscalização não se limita mais ao transporte coletivo, apesar do tratamento legal ser o mesmo até hoje.

“Lei nº 6.655/2007:
Anexo VI – Atribuições
Quadro Geral – servidores efetivos e função pública
Anexo VI – I
Administração Geral

25 – FISCAL DE TRANSPORTE – Fazer cumprir a legislação municipal relativa ao transporte coletivo e as demais disposições de polícia administrativa.”

Atualmente, além do transporte coletivo de passageiros por ônibus, o Município organiza, controla e administra os transportes: escolar, táxi, moto-táxi e transporte por aplicativo; podendo outras espécies e modalidades virem a compor o sistema, de acordo com o interesse público.

A FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTES urbanos, sejam eles públicos, de utilidade pública ou privados de controle público, e principalmente quando voltada ao transporte coletivo propriamente dito, consiste serviço essencial para a verificação, “a posteriori”, do cumprimento das regulamentações.

As espécies de transportes urbanos hoje existentes e que requerem controle, gerenciamento e fiscalização do Poder Público para a obtenção da or4dem social inserida da Mobilidade Urbana, tornou inviável a sua fiscalização realizada em carga horaria administrativa.

Cabe ressaltar que o serviço público de prestação do transporte coletivo e o serviço de fiscalização desta prestação estão enlaçados pelo mesmo caráter de essencialidade. E com mais evidência, após os demais transportes prestados no Município, fiscalização não só é essencial como sua indispensabilidade emerge na carência de um período de tempo maior e ininterrupto de cobertura, para o estancamento ou correção de irregularidades.

É notório que a mesma ESSENCIALIDADE conferida ao trasporte coletivo, que lhe foi reconhecida na legislação local em 1992, é EXTENSIVA Á SUA FISCALIZAÇÃO, por esta impedir a clandestinidade, garantir a mitigação ou inexistência das irregularidades que podem afetar a segurança dos usuários do transporte público, coibir irregularidades passiveis de gerar perigo iminente a sobrevivência e a saúde da população e assegurar a locomoção das pessoas com confiabilidade.

Importante frisar que a **fiscalização de transportes**, quando considerada **essencial** e assim promovida, espelha a atuação estatal efetiva e promove o alcance da equidade na utilização do transporte social e a redução das desigualdades interpessoais e regionais.

A atuação dos fiscais de transporte é vasta; além da correção de falhas das praticas operacionais, da garantia da pontualidade e continuidade de atendimento do transporte público, abrange constante realização de análise e desenvolvimento de estudos para a manutenção, ampliação ou adequação do sistema às variações da realidade populacional, resultando inclusive, na repressão ao abuso do poder econômico.

Como antes dito, **não há como dissociar a essencialidade do serviço de transporte coletivo da essencialidade do serviço público de FISCALIZAÇÃO deste transporte**, pois a operacionalização daquele sem o equilíbrio do seu funcionamento e da realização do seu objetivo, não seria possível a garantia da locomoção para atender as necessidades inadiáveis da comunidade.

A inexistência da escorreita efetivação do transporte público, garantida por sua FISCALIZAÇÃO, implica na própria ruptura da essencialidade do transporte público, uma vez que esta característica não se esgota na simples existência do transporte, mas na sua entrega de forma confiável, pontual, íntegra, acessível, regular e segura.

Por este motivo, demonstra-se que **todo serviço essencial tem como inerente característica a prestação do serviço em escalas e revezamento de turnos.**

Não se exaure na essencialidade a consideração que se deve atribuir à fiscalização de transportes quanto à matéria que ora se propõe, devendo nesta oportunidade elucidar como sua categoria foi prejudicada.
Vejamos:

Com a integração do Município de Divinópolis no Sistema Nacional de Trânsito em 2007 e a respetiva criação da figura do agente de trânsito, denominado “agente de operação e fiscalização de transporte e trânsito”; surgiu a grande distorção quanto à função de fiscalizar o transporte ser a mesma atribuição voltada às duas categorias, ou seja, agentes e fiscais; isto gerou o errôneo entendimento de que através do agente de trânsito, dispensava-se a função do fiscal de transporte.

Como um mapa anamórfico, o fiscal de transporte foi situado em posição de irrelevância.

Envoltos em excentricidade e ignorância conceitual, os gestores e legisladores da época insculpiram a ideia de que o agente de trânsito englobava a função de fiscalizar também os transportes fiscalizados pelo fiscal de transporte, ou seja, os controlados pelo Município e que são prestados por terceiros à população local, mediante autorização, concessão ou permissão.

No Município de Divinópolis, a figura do Fiscal de Transporte, **antecede** a do Agente de Operações e Fiscalização de Transporte e Trânsito. Por tal motivo, não há que se estender as atribuições daquele à este, sendo nítida a distinção e independência das mesmas.

Superada a confusão terminológica gerada pela inserção da palavra “transporte” na denominação de ambas as funções, finalmente se esclarece que o transporte ou transportes fiscalizados pelos FISCAIS, são os serviços de prestação pública, assim, os controlados, gerenciados e normatizados pelo Município; sendo que o transporte cuja atribuição de fiscalizar está a cargo do agente de trânsito, refere-se ao transporte em geral enquanto componente do tráfego que ele controle, no que diz respeito à circulação viária e cuja norma de aplicação é federal (Código de Trânsito Brasileiro).

Em 2014 foi publicada a Portaria SETTRANS N º 004, tendo sido uma primeira iniciativa de fixação da jornada de trabalho dos agentes de trânsito e dos fiscais de transporte, para estabelecer ambas as fiscalizações em turnos ininterruptos de seis horas. Contudo, a tentativa foi frustrada por erro formal alertado pelo Ministério Público, uma vez que a Portaria não é o instrumento legal próprio para o tratamento da matéria e a norma foi anulada.

Posteriormente, ainda motivada pela necessidade das fiscalizações em escalas de trabalho e turnos de seis horas, foi elaborada a Lei nº 8.166 de 2016, a qual contemplava as duas categorias – agentes de trânsito e fiscais de transporte. Contudo, inexplicavelmente na hora da votação, a categoria fiscais de transportes teve sua nomenclatura retirada do texto original.

Diante do exposto, a presente proposição, prende-se à natureza singular da atividade dos Fiscais de Transportes – friso, transportes com “s” na terminologia a ser atribuída, por adequação à sua real atuação – que, garantindo a prestação diária dos serviços de transporte urbano de passageiros serão demandados a trabalhar, conforme exposto inicialmente, nos finais de semana, feriados e em pontos facultativos, bem como por ocasião de festividades e efemérides.

Oportuno esclarecer que a proposição apresenta a nomenclatura dos **Fiscais de Transporte como Agentes Fiscais de Transportes, restando esclarecer que o próprio Contrato de Concessão de Transporte Coletivo do Processo Licitatório nº 089/2012, trata a figura desse fiscal como AGENTES DE FISCALIZAÇÃO.**

Necessário salientar a importância de se reformular a carga horária do FISCAL DE TRANSPORTES para 06 (seis) horas diárias e 30 (trinta) horas semanais; por óbvio reconhecimento de que o horário administrativo – ou seja, de 08 (oito) horas diárias – é incompatível com a natureza do serviço prestado, uma vez que o cumprimento do intervalo intra jornada para repouso e alimentação, além de interromper atuações em andamento, priva a população de ter a cobertura da fiscalização nos horários de maior demanda de usuários - “horários de pico” - e nos de mais ocorrências de irregularidades - “horários fora de pico” e finais de semana.

Incontestável é a produtividade do Serviço Público de fiscalização de transportes urbanos em jornada de 06 (seis) horas e escalas de revezamento ininterrupto. A operação deste serviço e as atuações do exercício do poder de polícia administrativa não se desenvolvem em campo com a fluidez e a qualidade esperadas numa jornada em que o fiscal tenha que interromper a atividade para ir em casa de uma das duas horas de intervalo laboral e retornar ao campo para cumprir um segundo turno.

Em uma análise apurada entre as cidades com o porte semelhante ao de Divinópolis, considerando a semelhança quanto ao número de habitantes, ao órgão que gerencia os transportes urbanos, ao município pertencer ao SNT e a existência de fiscalização de transporte público, verifica-se que a atividade de fiscalização é exercida em jornada de 06 (seis) horas diárias e 30 (trinta) semanais em Uberlândia, Governador Valadares, Juiz de Fora, Sete Lagoas, Uberaba e Montes Claros, sendo que os Municípios de Sete Lagoas (Agente de Fiscalização / Fiscal de Transportes – carga horária de 27 horas e 30 minutos semanais), Uberaba (Fiscal do Departamento de Transporte – carga horária de 30 horas semanais) e Uberlândia (Fiscal de Transportes – carga horária de 30 horas semanais) são os que possuem características de maior identificação com Divinópolis.

Manter inalteráveis a carga horária de oito horas diárias com seu intervalo obrigatório, a nomenclatura de fiscal de transporte e a descrição da função limitada a transporte coletivo, por não se promover a alteração dos dispositivos legais inerentes a questão, é valorizar uma norma anacrônica e cegar-se à realidade e a modernidade, além de nítido descompromisso e negligência com o próprio desenvolvimento de Divinópolis.

Ademais, é preciso deixar clara a conveniência da presente alteração de lei que ora se pretende ver aprovada, pois trata-se de garantir que os transportes urbanos neste Município sejam eficazes, já que o mesmo está à disposição vinte e quatro horas por dia, de segunda a domingo, entre tr5ansporte coletivo por ônibus e as demais espécies de transporte, tais como, transporte individual de passageiros por táxi, transporte individual de passageiros por motocicleta, transporte escolar, transporte de fretamento e transporte por aplicativo, fazendo-se necessária a presença do “órgão fiscalizador” o maior tempo possível e em ocasiões de acentuada clandestinidade.

As horas a menos na carga horária, como demonstrado acima, não implica em redução de carga horária propriamente dita, ou subtração remuneratória ou ainda impacto orçamentário, pois o que se propõe e se reverterá à população, é a compensação entre turnos de trabalho mais gerenciáveis e a presença de fiscalização em mais dias e em maior tempo, proporcionando maior cobertura e equilíbrio à mobilidade urbana.

Outrossim, dispensável é a elaboração de estimativa de impacto orçamentário-financeiro determinada no artigo 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal, vez que a alteração não acarretará nenhum prejuízo ao Fisco nem afetará a remuneração hoje paga a categoria em pauta, no que haverá apenas regularização de situação já consolidada de fato, carecedora tão somente de formalização legal.

Sendo assim, rogamos, pois, a pronta atenção na análise da proposição em tela, que, com certeza, obterá desse nobre e esclarecido Legislativo a aprovação.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar a V.Exª. e seus ilustres pares, os nossos protestos de elevada estima e distinta consideração;

Atenciosamente,

Divinópolis – MG, 12 de Agosto de 2022.

Gleidson de Azevedo Gontijo
Prefeito Municipal