CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG - Fls 02

PROJETO DE LEI Nº 046/2015

ACRESCENTA DISPOSITIVO A LEI N. 2.217, DE 20 DE OUTUBRO DE 1980, QUE DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou:

Art. 1º - Fica acrescido o art.97-A a Lei n. 2.217/1980 a viger com a seguinte redação:

"Art.97-A - É facultado ao proprietário, confiar seu veículo a 02 (dois) outros motoristas profissionais – auxiliares – na impossibilidade de prestar o serviço por motivos de saúde, comprovada por laudo médico junto ao DMT – Departamento Municipal de Trânsito, que expedirá uma licença temporária para os auxiliares substitutos.

Parágrafo Único. No caso de impossibilidade do proprietário autorizado prestar o serviço por motivos adversos, que não seja de saúde, poderá o mesmo se valer dos auxiliares, desde que:

I - os auxiliares substitutos sejam devidamente habilitados na respectiva categoria;

II – que seja providenciada a imediata comunicação do fato ao DMT;

III – que a substituição não seja superior a 15 (quinze) dias;

IV – os auxiliares cadastrados e registrados, não poderão ter motorista substituto.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

SALA DAS SESSÕES, 07 DE MAIO DE 2015.

VEREADOR ANTÔNIO SEVERINO DE REZENDE LOBO

À Comissão de Economia Finança, Tributação e Orçamentos para Parecer
18/06/15

Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 03

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa tão somente aperfeiçoar a redação da Lei n. 2.217/1980, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo no Município de Conselheiro Lafaiete/MG, a atual realidade. Ou seja, objetiva dar subsídio aos proprietários – taxistas -, na continuidade na prestação dos serviços de táxi através de seus auxiliares quando estiver impossibilitado por motivos de saúde e/ou diversos para tanto.

Por essas razões, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação do projeto de lei.

SALA DAS SESSÕES, 07 DE MAIO DE 2015.

VEREADOR ANTÔNIO SEVERINO DE REZENDE LOBO

À Comissão de Serviços Públicos, Administração Municipal, Política Urbana e Rural para Parecer

Presidente

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete
ESTADO DE MINAS GERAIS

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE MG
Fls 04

PROJETO DE LEI Nº_____/2015

ACRESCENTA DISPOSITIVO A LEI N. 2.217, DE 20 DE OUTUBRO DE 1980, QUE DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou:

Art. 1° - Fica acrescido o art.97-A a Lei n. 2.217/1980 a viger com a seguinte redação:

"Art.97-A - É facultado ao proprietário, confiar seu veículo a 02 (dois) outros motoristas profissionais – auxiliares – na impossibilidade de prestar o serviço por motivos de saúde, comprovada por laudo médico junto ao DMT – Departamento Municipal de Trânsito, que expedirá uma licença temporária para os auxiliares substitutos.

Parágrafo Único. No caso de impossibilidade do proprietário autorizado prestar o serviço por motivos adversos, que não seja de saúde, poderá o mesmo se valer dos auxiliares, desde que:

I - os auxiliares substitutos sejam devidamente habilitados na respectiva categoria;

II – que seja providenciada a imediata comunicação do fato ao DMT;

III – que a substituição não seja superior a 15 (quinze) dias;

IV – os auxiliares cadastrados e registrados, não poderão ter motorista substituto.

Art. 2° - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 29 de abril de 2015.

VEREADOR ANTÔNIO SEVERINO DE REZENDE LOBO

"TONINHO DO PT"

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-05-Mai-2015-17:55-015602-1/2

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG - Fls. 05

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa tão somente aperfeiçoar a redação da Lei n. 2.217/1980, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo no Município de Conselheiro Lafaiete/MG, a atual realidade. Ou seja, objetiva dar subsídio aos proprietários – taxistas -, na continuidade na prestação dos serviços de táxi através de seus auxiliares quando estiver impossibilitado por motivos de saúde e/ou diversos para tanto.

Por essas razões, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação do projeto de lei.

Sala das Sessões, 29 de abril de 2015.

VEREADOR ANTONIO SEVERINO DE REZENDE LOBO

"TONINHO DO PT"

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE - MG
Fls. 06

Lei : LEI Nº 2.217/80 REGULAMENTO DA LEI Nº 1979/77 - DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

A Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete decreta e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei: ART. 1º - O Transporte Coletivo realizado no Município é serviço público de competência do Município, podendo ser executado diretamente pelo Município ou por Oelegação. ART. 2º - São modalidades de Delegação: a) - A autorização b) - A permissão c) - A concessão ART. 3º - A delegação é intransferível e não pode ser desdobrada, ressalvado o disposto no artigo no artigo 16. ART. 4º - Para o efeito deste Regulamento: I - Passageiro é o usuário do serviço de transporte coletivo municipal, sujeito ao pagamento de tarifa; II - Veículo é o de transporte coletivo; III - Linha é o serviço regular de transporte coletivo de passageiro, realizado entre dois pontos considerado início e fim da linha, com itinerário próprio; IV - Itinerário é todo o trajeto percorrido pelo veículo e fixado pelo Município.; V - Ponto de Parada é o local destinado ao desembarque e embarque de passageiro; VI - Viagem é cada percurso do itinerário num mesmo sentido. PARÁGRAFO ÚNICO - A viagem pode ser: 1) - OIRETA, se realizada no itinerário da linha, indo e vindo pelas mesmas Ruas. 2) - CIRCULAR, se realizada no itinerário da linha, porém partindo do ponto inicial e indo ao final, retornar por outras ruas, que não aquelas percorridas anteriormente. DA AUTORIZAÇÃO ART. 5º - Autorização é o ato discriminado e precário de delegação do serviço praticado a requerimento do interessado e satisfeitas as condições estabelecidas neste capítulo. § 1º - O requerimento do interessado será feito em modelo próprio e será protocolado juntamente com a seguinte documentação: 1) - Prova de identidade e de capacidade jurídica; 2) - Atestado de bons antecedentes, inclusive dos dirigentes, em se tratando de pessoa jurídica; 3) - Prova de recolhimento da caução e das taxas devidas; 4) - Termo de Compromisso assinado. § 2º - O interessado indicará no requerimento, o número de viagens a serem realizadas, os pontos extremos, o itinerário e as características dos veículos a serem utilizados, tais como, modelo, ano de fabricação e estado de conservação. ART. 6º - A autorização se dará na exploração de linha, no período anterior à concorrência respectiva. ART. 7º - A autorização tem prazo de vigência determinado não superior a 90 (noventa) dias, podendo ser renovado a critério do Município, por mais um período. ART. 8º - Constarão do ato de autorização todas as condições fixadas para a exploração do serviço. DA PERMISSÃO ART. 9º - Permissão é o ato discricionário de delegação do serviço de exploração de linha ao vencedor de concorrência realizada para esse fim. ART. 10 - O prazo de vigência da permissão é o compreendido entre a data fixada pelo Município para início do serviço e da assinatura do contrato de concessão. ART. 11 - Para o início do serviço, o permissionário é obrigado a assinar Termo de Compromisso, de que ficam fazendo parte, pela ordem de importância, este Regulamento, Edital, de Concorrência, as normas Técnicas do Município e as condições estabelecidas na proposta. ART. 12 - Quando o Município julgar conveniente, poderá outorgar permissão nos termos deste Capítulo, por prazo não superior a 1 (um) ano, a quem vá receber concessão por transferência de contrato. DA CONCESSÃO ART. 13 - Concessão é a delegação contratual do serviço a permissionário do Município que, após pelo menos 1 (um) ano de exploração ininterrupta da mesma linha, tenha sido considerado habilitado. ART. 14 - O contrato de concessão tem vigência de 5 (cinco) anos, podendo ser sucessivamente prorrogado, a juízo do Município. ART. 15 - O contrato de concessão obedece a minuta padrão aprovada pelo Município e dele fazem parte, para todos os efeitos, segundo a ordem de importância, este Regulamento, o Edital de Concorrência, as Normas Técnicas do Município, o Termo de Compromisso e as condições estabelecidas na proposta para execução do serviço. PARÁGRAFO ÚNICO - Havendo divergência entre as normas, cláusulas ou condições integrantes do Contrato, considerar-se-á para efeito de interpretação, a ordem prevista neste artigo. ART. 16 - A concessão pode ser transferida, à vista de requerimento conjunto, do Concessionário e do transportador interessado, após expressa ausência do Município. ART. 17 - A transferência só pode ser deferida a transportador que a critério do Município, satisfizer os requisitos de capacidade técnico-operacional e de idoneidade financeira e moral, fixados no Edital de Concorrência. ART. 18 - As alterações na pessoa jurídica que importem transferência de controle acionário da empresa, dependem do assentimento do Município, sob pena de cassação da concessão e as que implicam transferência da concessão sujeitam-se as disposições dos artigos 16 e 17 deste Regulamento. DA CRIAÇÃO OE LINHA ART. 19 - Pode ser criada linha por solicitação do interessado em sua exploração ou por iniciativa do Município, observadas cumulativamente as seguintes condições: I - Necessidade do Serviço, constatada através de levantamento estatístico e censitário. II - Possibilidade de exploração econômica. PARÁGRAFO ÚNICO - Compete ao Oepartamento Municipal de Transporte a verificação da existência dos requisitos indicados neste artigo e a decisão de criar linha, é de competência da Câmara Municipal. ART. 20 - Salvo quando a iniciativa couber ao Município, o interessado na criação de linha anexará ao seu requerimento a seguinte documentação: I - Prova de idoneidade ou de capacidade jurídica; II - Atestado de bons antecedentes, inclusive dos diretores ou dirigentes quando se tratar de pessoa jurídica; III - Comprovante de recolhimento ao Município da taxa de expediente; IV - Croqui do itinerário, com indicação dos nomes das localidades ou bairros, informações sobre as condições das estradas ou Ruas a serem percorridos; V - Relação dos pontos de parada, nunca inferiores a 150 metros de distância, um do outro; VI - Outras informações a critério do Município. ART. 21 - A criação de linha que em parte de seu itinerário percorrer itinerário de linha já existente, terá preferência de exploração, em igualdade de condições, o concessionário que for proprietário da linha existente. ART. 22 - A tarifa é estabelecida pelo Município de modo a permitir a justa remuneração do capital, a melhoria e a expansão do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro da prestação. ART. 23 - O Município manterá controle atualizado sobre o valor dos componentes tarifários, reexaminando-os e promovendo o reajustamento da tarifa sempre que for necessário. ART. 24 - Tendo em vista as características do serviço e ouvido o Departamento Municipal de Transporte, o Município pode estabelecer o sistema de preço. ART. 25 - O ato que fixar a tarifa estabelecerá a data de sua vigência e será publicado na imprensa local, sempre que possível. DA EXECUÇÃO OO SERVIÇO SEÇÃO I OISPOSIÇÕES GERAIS ART. 26 - Compete ao Departamento Municipal de Transporte o estabelecimento do regime de funcionamento do serviço e a fixação para cada linha: I - do itinerário; II - dos pontos de parada, nunca inferiores a 150 metros III - dos horários; IV - do número de viagens ou intervalos mínimos; V - da quantidade e características dos veículos; VI - das tarifas. PARÁGRAFO ÚNICO - Compete, ainda, ao Departamento Municipal de Transporte qualquer alteração no regime de funcionamento da linha, sempre para atender ao interesse coletivo. ART. 27 - O início da execução do serviço depende de ordem de início do Município, que somente será expedida após o cumprimento das seguintes condições: I - assinatura do Termo de Compromisso; II - aprovação dos veículos em vistoria. ART. 28 - Ficará automaticamente cancelada a Ordem de Início, quando o serviço não for iniciado no prazo nela estabelecido. PARÁGRAFO ÚNICO - Verificada a hipótese deste artigo, poderá ser convocado o concorrente classificado em segundo lugar. SEÇÃO II DO VEÍCULO ART. 29 - O veículo a ser utilizado no serviço de que trata este Regulamento deve ser previamente registrado no Município, requerimento do transportador, que apresentará os seguintes documentos: I - certificado de propriedade; II - certificado ou bilhete de seguro, na conformidade legislação vigente; III - laudo de vistoria expedido pelo OMT; IV - outros exigidos para o licenciamento. PARÁGRAFO ÚNICO - Caso o transportador não possua o Certificado de Propriedade do Veículo, mas comprove sua condição de promitente comprador, o

registro pode ser feito provisoriamente, com validade de 90 (noventa) dias. ART. 30 – É vedado o registro de veículos com mais de dez anos de fabricação, ressalvados os veículos existentes na data desta Lei pelo DMT sejam julgados aprovados pelo laudo de vistoria. ART. 31 – O veículo é identificado por meio de cores padronizadas pelo DMT e por números que correspondem a quantidade de existente em cada concessionário. ART. 32 – Em todo veículo devem encontrar-se, além dos documentos exigidos pelo Código Nacional de Trânsito: I – Livro de Termos de Ocorrência; II – Ficha de Registro; III – Certificado de Vistoria em vigor. ART. 33 – O veículo deve ser mantido em perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio. ART. 34 – O Município procederá a vistoria dos veículos de 3 (três) em 3 (três) meses, em local, dia e hora previamente determinados. § 1º - O Município pode proceder a nova vistoria, a qualquer tempo, para o que convocará o delegatório do serviço. § 2º - O não atendimento à convocação acarretará a retirada do veículo de tráfego, ficando sua re-utilização condicionada à aprovação em vistoria. ART. 35 – O Município pode impedir a utilização de veículos que não apresente os requisitos de segurança e conforto. PARÁGRAFO ÚNICO – O Veículo retirado de tráfego, somente pode ser recolocado em serviço, depois de liberado pelo Município. ART. 36 – Dar-se-á o cancelamento do registro: I – ex-ofício, quando o veículo tiver mais de 10 anos de fabricação ou em qualquer tempo, quando for considerado pelo Município, laudo Técnico, permanente inseguro ou impróprio para o serviço; II – a pedido do transportador, para sua substituição. PARÁGRAFO ÚNICO – Na hipótese do inciso I, o transportador ficará obrigado a substituir o veículo por outro de características superiores à do substituído. ART. 37 – A paralização de qualquer veículo utilizado no serviço será comunicada ao Município no prazo máximo de 48 horas, com a indicação do motivo e das providências adotadas. ART. 38 – A publicidade em veículos só é permitido com autorização do Município com parecer do DMT. SEÇÃO III DO ITINERÁRIO ART. 39- O itinerário constará do Edital de Concorrência e do instrumento de delegação do serviço. SEÇÃO IV DO PONTO DE PARADA ART. 40 – A fixação de pontos de parada, bem como suas modificações, serão feitas no interesse coletivo e de acordo com as normas do DMT. ART. 41 – Pontos de parada devem ser, preferencialmente, fixados em lugares de maior afluência de usuários. ART. 42 – Os pontos de parada, ressalvados os casos especiais, não poderão ter distância entre um e outro, inferior a 150 metros. SEÇÃO V DO HORÁRIO E DO NÚMERO DE VIAGENS ART. 43 – Compete ao DMT a fixação ou alteração de horários, bem como o aumento ou redução do número de viagens da linha. § 1º - Os atos que se refere este artigo podem ser praticados ex-ofício ou em virtude de requerimento da parte interessada, sempre em proi do interesse público. § 2º - A modificação de horário ou do número de viagens só entrará em vigor após expedição de Ordem de Início e no prazo determinado pelo Município. ART. 44 – O número de viagens por cada veículo da linha, será verificado mediante MAPA diário a ser enviado pelo concessionário ao DMT. SEÇÃO VI DOS DEVERES DD TRANSPORTADOR ART. 45 – Além da obrigação de cumprir a fazer cumprir este Regulamento, são deveres do Transportador: I – Iniciar os serviços no prazo fixado pelo Município; II – Transportar com segurança o passageiro; III – Observar as tarifas aprovadas para o serviço; IV – Transportar gratuitamente funcionários municipais em serviço, quando devidamente identificados pelo Município; V – enviar ao DMT a 1ª via do termo de registro de ocorrência lavrado no livro próprio por passageiro, dentro do prazo de 24 horas; VI – oferecer transporte gratuito nos casos previstos em Lei; VII – fornecer todas as informações solicitadas pelo Município no prazo para isso determinado; VIII – comunicar ao Município qualquer incidente no serviço; IX – manter seu cadastro atualizado no Município; X – afastar do serviço, por determinação do Município, o empregado ou preposto que descumprir obrigações previstas neste Regulamento; XI – manter integralizado o valor da caução depositada no Município; XII – recolher nos prazos determinados, quantia devida ao Município, a qualquer título. PARÁGRAFD ÚNICO – D registro de ocorrência no livro próprio conterá a exposição do fato e a identificação do signatário, além da assinatura de duas testemunhas. SEÇÃO VII DO PESSOAL DO TRANSPORTADOR ART. 46 – O transportador adotará processo adequado de seleção de pessoal ART. 47 – O pessoal do transportador, em contato com o público deverá: I – conduzir-se com urbanidade; II – apresentar-se corretamente uniformizado, com identificação pessoal; III – prestar ao usuário, quando solicitado, todas as informações relativas ao ser viço a seu cargo; IV – cumprir as normas do Município, relativamente à execução do serviço. ART. 48 – A admiçaõ de motorista é condicionada ao atendimento dos seguintes requisitos mínimos. I – contar com pelo menos 1 (um) ano de habilidade legal para dirigir profissionalmente veículo de transporte coletivo; II – comprovar experiência no exercício da profissão; III – ter bons antecedentes. ART. 49 – Constituem obrigações do motorista: I – cumprir os horários determinados para as viagens, respeitando os pontos de parada; II – zelar pela boa ordem no interior do veículo; III – dirigir o veículo com segurança e conforto para o usuário; IV – prestar esclarecimento solicitados pelos agentes da fiscalização; V – não conversar, estando o veículo em movimento; VI – atender aos sinais de parada, nos pontos determinados; VII – movimentar o veículo somente com as portas fechadas; VIII – não entregar a direção do veículo a pessoa não autorizada; IX – manter no veículo o livro de termo de ocorrência e todos os documentos exigidos; X – controlar o embarque e o desembarque de usuários. ART. 50 – São obrigações do cobrador: I – auxiliar o embarque e o desembarque de passageiro; II – diligenciar pela manutenção da limpeza de veículo; III – cobrar o preço correspondente; IV – colaborar com o motorista para o normal desempenho do serviço; V – entregar à administração da empresa os objetos encontrados no veículo. SEÇÃO VII DA FISCALIZAÇÃO ART. 51 – A fiscalização do serviço de transporte coletivo municipal é feita pelo Município, através do DMT. ART. 52 – A fiscalização do Município não exclui a competência do DETRAN em suas respectivas áreas de atribuições. ART. 53 – O transporte do pessoal encarregado da fiscalização é gratuito. ART. 54 – Os relatórios e laudos do pessoal da fiscalização presumem-se verdadeiros até prova em contrário. DA RETOMADA DO SERVIÇO ART. 55 – Pode ocorrer a retomada do serviço: I – no caso de autorização, a juízo do Município; II – no caso de permissão: a) – pela cassação da delegação; b) – por interesse público devidamente motivado, a critério do Município; c) – pela falência ou dissolução do transportador; d) – pela morte ou decretação de ausência ou incapacidade do transportador, quando se tratar de pessoa física. III – no caso de concessão: a) – por mútuo acordo; b) – para exploração direta pelo Município; c) – por rescisão judicial do contrato; d) – nas hipóteses admitidas para a permissão (inciso 11). PARÁGRAFO ÚNICO – A retomada por interesse público bem como a destinada à exploração direta do serviço pelo Município são de iniciativa do próprio Município, após audiência da Câmara Municipal. DA INFRAÇÃO E DA PENALIDADE ART. 56 – Quando verificar infrigência da norma deste Regulamento, o fiscal imediatamente lavrará o Auto de infração, segundo modelo aprovado pelo DMT de que necessariamente constarão: I – nome e número do veículo; II – nome do delegatário; III – a descrição sucinta da falta cometida, com indicação do local, dia e hora em que se deu, bem como dispositivo regulamentar em que se enquadre. ART. 57- A 1ª via do Auto de Infração será entregue ao autuado, delegatário do serviço ou proposto seu, contra-recibo ou na impossibilidade de fazê-lo enviada sob registro postal. § 1º - A assinatura do Auto de Infração pelo infrator, não significa reconhecimento da falta, assim como a sua ausência, não invalida o ato fiscal. § 2º - Lavrado o auto de Infração será ele imediatamente encaminhado ao DMT para processamento e julgamento. § 3º - Em nenhum caso poderá o Auto de Infração ser inutilizado, após lavrado, nem sustado seu processo, até decisão final, ainda que haja ocorrido erro em sua lavratura, hipótese em que o engano será expressamente apontado pelo servidor que o receber, mesmo que seja que o tenha lavrado. ART. 58 – Contra o Auto de Infração cabe defesa perante o DMT, no prazo de dez dias de seu recebimento, comprovado este pela assinatura no próprio auto, ou pelo AR no caso de via postal. PARÁGRAFO ÚNICO – Só se admite defesa contra um único Auto de Infração e será linearmente desconhecida a defesa múltipla. ART. 59 – Quando necessário, determinará o DMT, para completar a instrução do processo, a realização de diligência, da qual não poderá ser incumbido o autor do Auto de Infração. § 1º - A diligência poderá também ser realizada a pedido do delegatário interessado, que acompanhará, se quiser. § 2º - No caso do parágrafo anterior, correrão por conta do requerente as despesas com a diligência, devendo a importância correspondente ser paga ao Município no prazo estipulado. ART. 60 – Da decisão do DMT cabe pedido

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE Fls. 03

de reconciliação, no prazo de cinco dias da publicação. § 1º - Da decisão são unanime do DMT cabe recurso para o Prefeito Municipal, no prazo de cinco dias da publicação da decisão. § 2º - Também cabe recursos, nos termos do § anterior, quando a decisão importar suspensão do serviço nas hipóteses dos incisos I e IV do artigo 72, declaração de idoneidade ou cassação. ART. 61 – Quando a pena aplicada consistir em multa, terá o autuado o prazo de dez dias, contados da notificação para recolher ao Município a importância correspondente. PARÁGRAFO ÚNICO – O prazo de que trata este artigo será contado da data em que o autuado tiver conhecimento: 1) – da aplicação da multa se não apresentou defesa e; 2) - da decisão final, que lhe negou provimento à defesa ou ao recurso. ART. 62 – A apuração da falta que enseja declaração de idoneidade ou cassação, será feita através de Inquérito Administrativo, que se regerá pela Legislação Municipal específica e supletivamente na Legislação Estadual, no que lhe for aplicável. ART. 63 – Verificado pelo Município ser o caso de Inquérito Administrativo, o Sr. Prefeito Municipal designará comissão para realizá-lo. SEÇÃO II DAS PENAS ART. 64 – O infrator deste Regulamento se sujeita às seguintes penas: I – multa; II – suspensão do serviço; III – declaração de inidoneidade; IV – cassação. ART. 65 – A multa é calculada em função da tarifa em vigor na data de sua aplicação e tem a seguinte graduação: I – duzentas (200) vezes a tarifa; II – quinhentas (500) vezes a tarifa; III – mil (1000) vezes a tarifa. PARÁGRAFO ÚNICO - No cálculo do valor da multa será desprezada, no final, a fração de cruzeiro. ART. 66 – Aplica-se a multa de duzentas (200) vezes a tarifa – quando ocorre uma das seguintes infrações: I – ausência no veículo de documento que ali devia estar; II – inexistência no veículo de equipamento obrigatório e do exigido para cada linha; III – não estar o veículo pintado segundo a determinação do Município; IV – apresentação do veículo para início das viagens, em más condições de funcionamento, conservação e asseio; V – transportar bagagem, objeto ou animal que comprometem o conforto e a segurança do usuário; VI – recusa de transporte gratuito nos casos indicados em lei ou neste regulamento; VII – falta de fornecimento de informações destinadas a atualizar o cadastro no Município; VIII – Manutenção em serviço, para atendimento do usuário de pessoal não uniformizado. ART. 67 – A multa de quinhentas (500) vezes a tarifa é imposta quando ocorre: I – não apanhar passageiro nos pontos de parada; II – conduta inconveniente do pessoal em serviço; III – desrespeito ou oposição à fiscalização do Município; IV – alteração do regime de funcionamento da linha sem motivo justo; V – suspensão parcial ou total do serviço sem ausência do Município; VI – outras infrações não capituladas nesta seção. ART. 68 – É aplicável a multa de 1000 (mil) vezes a tarifa se ocorrer: I – cobrança de tarifa além do permitido; II – falta de assistência ao passageiro em caso de acidente ou interrupção da viagem; III – utilização de veículo não registrado no Município; IV – colocação ou manutenção em serviço de veículo não aprovado em vistoria; V – condução do veículo por pessoa sem habilitação; VI – colocação ou manutenção em serviço de veículos em más condições de segurança; VII – condução do veículo com velocidade excessiva ou em condições que comprometem a segurança dos usuários; VIII – transitar com veículo com porta aberta; IX – manutenção em serviço do empregado ou preposto cujo afastamento tenha sido determinado pelo Município; X – manutenção de motorista em serviço além da jornada legalmente permitida. XI – recusa inexatidão ou atraso no fornecimento de informação ao Município. ART. 69 – A multa será aplicada em dobro de reincidência específica ocorrida na mesma linha num período de 12 meses. ART. 70 – O delegatário do serviço de transporte coletivo municipal será advertido por escrito quando se mostrar contumaz na prática de infração deste Regulamento. PARÁGRAFO ÚNICO – Cabe advertência escrita nos seguintes casos: I – imposição por mais de 5 vezes num período de 12 meses relativamente a mesma linha e a falta da mesma espécie, da multa de 200 (duzentas) vezes a tarifa; II – imposição por mais de 4 (quatro) vezes num período de 12 meses relativamente a mesma linha e a falta da mesma espécie da multa de 500 (quinhentas) vezes a tarifa; IV – falta de recolhimento da multa no prazo regulamentar; V – falta de apresentação no prazo fixado, de documento solicitado pelo Município. ART. 71 – A advertência escrita é da competência do Presidente do DMT e dela cabe recurso para o Prefeito Municipal no prazo de cinco dias, contados do seu recebimento. ART. 72 – A pena de suspensão do serviço, que não excederá de 15 dias será imposta pelo DMT nos seguintes casos: I – reincidência específica na mesma linha, após mais de duas advertências escritas, num período de 12 meses; II – falta de recolhimento de multa no prazo regulamentar após uma advertência escrita; III – falta de apresentação no prazo estipulado de documento solicitado pelo Município após uma advertência escrita; IV - falta não capitulada neste Regulamento, mas considerada grave pelo DMT e apurada em Inquérito Administrativo. § 1º - A pena prevista neste artigo será cumprida em época estabelecida pelo Município que convocará outra empresa para executar o serviço no período de suspensão. § 2º - A juízo do DMT poderá a suspensão do serviço ser substituída por multa de 3.000 (três mil) vezes a tarifa, por dia de suspensão, segundo a gravidade da falta. ART. 73 – Desde que haja dolo comprovado, o concessionário ou permissionário poderá ser declarado inidôneo pelo DMT, pelo fato de: I – apresentar denúncia ou dado falso em proveito próprio ou de outrem; II – adulterar documento exigido por Lei ou por este Regulamento; III – prometer ou oferecer vantagens indevida a funcionário do Município para proveito próprio ou de outrem. ART. 74 – A declaração de inidoneidade depende de inquérito administrativo para apuração da falta que a justifique. ART. 75 – A pena de cassação poderá ser imposta ao concessionário ou permissionário, à vista do resultado de Inquérito Administrativo, nos casos de: I – falência fraudulenta; II – abandono total ou parcial do serviço; III – Suspensão da linha por mais de 2 (duas) vezes num período de 5 (cinco) anos; IV – inobservância do disposto no artigo 18, primeira parte, deste Regulamento; V – declaração de inidoneidade. PARÁGRAFO ÚNICO – Nos casos dos incisos I e V a cassação atinge todas as linhas do delegatário. ART. 76 – A imposição de cassação da concessão ou permissão impedirá o transportador de, durante 24 meses habilitar-se a nova concessão ou permissão bem como de durante 10 anos obter concessão ou permissão para a mesma linha. ART. 77 – Cometidas simultaneamente duas ou mais infrações diferentes, aplicar-se-ão as penas correspondentes a cada linha. DA CONCORRÊNCIA ART. 78 – A exploração de serviço de transporte coletivo municipal por concessão ou permissão, está sujeita a licitação sob a forma de concorrência, nos termos da legislação em vigor. ART. 79 – A concorrência será realizada pelo município, que classificará as propostas e as submeterá ao DMT para parecer e posterior julgamento pelo Sr. Prefeito Municipal. ART. 80 – Nas concorrências será exigida, em todos os casos, caução do valor fixado no respectivo Edital. § 1º - Julgada a concorrência, a caução será devolvida, exceto a do vencedor que ficará retida para garantir do fiel cumprimento do contrato, podendo o Município exigir seu reforço, nos termos do Edital. § 2º - Perderá a caução o vencedor da concorrência que deixar de assinar o Termo de Compromisso ou não iniciar o serviço no prazo que lhe for determinado. ART. 81 – Em igualdade de condições, será considerado vencedor, pela ordem de preferência, o licitante que: I – explore linha com maior coincidência de itinerário com a linha posta em concorrência; II – estiver explorando a linha em caráter precário; III – tiver solicitado a criação da linha. ART. 82 – O Edital de concorrência conterá: I – o critério de escolha da proposta vencedora; II – disposição expressa obrigando o licitante aos termos deste Regulamento; III – as condições para execução do serviço; IV – o valor da caução a ser prestada. ART. 83 – A escolha da proposta vencedora será sempre fundada em interesse público, devidamente motivado, podendo o Município revogar ou anular a concorrência sem que de seu ato decorra direito a indenização. LIVRO SEGUNDO DO SERVIÇO DE TÁXI ART. 84 – O interessado em explorar serviços de Táxi no Município deverá requerer em modelo próprio, pormenorizando as características do veículo que será utilizado no transporte. ART. 85 – O Município através do DMT fixará na cidade pontos de Táxis e cederá vagas aos interessados por intermédio de Portaria. ART. 86 – O Município permitirá ao interessado a utilização do ponto dentro das normas do OMT. PARÁGRAFO ÚNICO – Quando não interessar mais a exploração dos serviços, o detentor da permissão devolverá ao Município a placa do veículo com o respectivo ponto, que poderá ser cedido a outro interessado. ART. 87 – Os atuais proprietários de Pontos na cidade ficam proibidos de transferi-los quer por contrato oneroso ou gratuito. DA CRIAÇÃO DE PONTO OE TÁXI ART. 88 – Pode ser criado Ponto de Táxi por solicitação do interessado em sua exploração ou por iniciativa do Município, observado cumulativamente as seguintes condições: I – necessidade do serviço, constatada através de levantamento estatístico e

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE MG
Fls. 10

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974.

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art . 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

~~§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.~~

~~§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.~~

§ 1º Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o Regime Geral de Previdência Social de forma idêntica à dos contribuintes individuais. (Redação pela Lei nº 12.765, de 2012) (Vigência)

§ 2º O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho. (Redação pela Lei nº 12.765, de 2012) (Vigência)

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art . 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL
L. G. do Nascimento e Silva

Este texto não substitui o publicado no DOU de 2.9.1974

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG Fls. 11

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

(Vide Leis nº 6.094, de 1974)

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
12

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF
José Eduardo Cardozo
Guido Mantega
Garibaldi Alves Filho
Luis Inácio Lucena Adams

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 13

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 14

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG Fls. 15

Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

CÂMARA MUNICIPAL DE CONTAGEM - MG
Fls. 17

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE - MG Fls. 18

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 19

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls.
20

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF
Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 23

PARECER Nº 064/2015

Projeto de Lei nº 046/2015

De autoria do Vereador Antônio Severino de Rezende Lobo, o anexo Projeto de Lei ***Acrescenta dispositivos à Lei nº 2.217, de 20 de outubro de 1980, que Dispõe sobre o serviço de transporte coletivo, e dá outras providências.***

A proposta de lei se encontra devidamente acompanhada de justificativa, fls. 03, e está acompanhada de documentos de fls. 04 a 22.

É o relatório.

PARECER

A proposta em estudo se nos afigura revestida da condição de legalidade no que concerne à competência (art. 13, XII, "b" e "c"), e quanto à iniciativa, que é comum (art. 58), sendo os dispositivos relacionados pertencentes à Lei Orgânica do Município de Conselheiro Lafaiete.

A Câmara tem competência para legislar sobre assuntos de interesse local, suplementando a legislação federal e estadual no que couber.

Em relação à iniciativa, a matéria é de iniciativa comum, cabendo tanto ao Poder Executivo quanto ao Poder Legislativo dispor sobre a organização e prestação dos serviços de táxi nos limites do Município, que é um serviço de utilidade pública de transporte de passageiros.

No caso do Projeto de Lei em tela, a iniciativa do mesmo é de autoria parlamentar, motivo pelo qual é preciso atentar-se para o princípio constitucional da separação dos Poderes encartado no art. 2º da Constituição da República Federativa do Brasil.

Cumpre destacar que não existe na doutrina consenso a respeito da caracterização do serviço de táxi como serviço público, até mesmo porque, conforme bem salientou Dinorá Grotti citada por Celso Antônio Bandeira de Mello[1]:

[1] MELLO, Celso Antônio Bandeira. *Curso de Direito Administrativo.* São Paulo. Malheiros, 2008, p. 665.

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 24

"Cada povo diz o que é serviço público em seu sistema jurídico. A qualificação de uma dada atividade como serviço público remete ao plano da concepção de Estado sobre seu papel. É o plano da escolha política, que pode estar fixada na Constituição do país, na lei, na jurisprudência e nos costumes vigentes em um dado tempo histórico."

Neste ponto, é mister distinguir os chamados serviços públicos próprios dos chamados serviços públicos impróprios. Sobre essa diferença leciona Maria Sylvia Zanella Di Pietro:

"Essa classificação foi feita originariamente por Arnaldo de Vallès e divulgada por Rafael Bielsa (cf. Cretella Júnior, 1980:50).

Para esses autores, serviços públicos próprios são aqueles que, atendendo a necessidades coletivas, o Estado assume como seus e os executa diretamente (por meio de seus agentes) ou indiretamente (por meio de concessionários e permissionários). E serviços públicos impróprios são os que, embora atendendo também a necessidades coletivas, como os anteriores, não são assumidos nem executados pelo Estado, seja direta ou indiretamente, mas apenas por ele autorizados, regulamentados e fiscalizados; eles correspondem a atividades privadas e recebem impropriamente o nome de serviços públicos porque atendem a necessidades de interesse geral; vale dizer que, por serem atividades privadas, são exercidas por particulares, mas, por atenderem a necessidades coletivas, dependem de autorização do poder público, sendo por ele regulamentadas e fiscalizadas; ou seja, estão sujeitas a maior ingerência do poder de polícia do Estado.

Na realidade, essa categoria de atividade denominada de serviço público impróprio não é serviço público em sentido jurídico, porque a

[2] DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo.* 12ª ed. São Paulo. Atlas. 2000, p. 87 e ss.

lei não a atribui ao Estado como incumbência sua ou, pelo menos, não a atribui com exclusividade; deixou-a nas mãos do particular, apenas submetendo-a a especial regime jurídico, tendo em conta a sua relevância. Exemplos: os serviços prestados por instituições financeiras e os de seguro e previdência privada (art. 192, I e II, da Constituição). São atividades privadas que dependem de autorização do poder público, são impropriamente chamadas, por alguns autores, de serviços públicos autorizados.

Hely Lopes Meirelles (1996:357) dá o exemplo dos serviços de táxi, de despachantes, de pavimentação de ruas por conta dos moradores, de guarda particular de estabelecimentos e de residências. Ele diz que não constituem atividades públicas típicas mas os denomina de serviços públicos autorizados.

Essa classificação carece de maior relevância jurídica e padece de um vício que justificaria a sua desconsideração: inclui, como espécie do gênero serviço público, uma atividade que é, em face da lei, considerada particular e que só tem em comum com aquele o fato de atender ao interesse geral.

É interessante observar que Hely Lopes Meirelles (1996:298) adota essa classificação, mas lhe imprime sentido diverso do original. Para ele, serviços

públicos próprios "são aqueles que se relacionam intimamente com as atribuições do

Poder Público (segurança, polícia, higiene e saúde públicas) e para a execução dos quais a Administração usa de sua supremacia sobre os administrados. Por esta razão só devem ser prestados por órgãos ou entidades públicas, sem delegação a particulares". Serviços públicos impróprios "são os que não afetam substancialmente as necessidades da comunidade, mas satisfazem a interesses comuns de seus membros e

Fls. 26

por isso a Administração os presta remuneradamente, por seus órgãos, ou entidades descentralizadas (autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista, fundações governamentais) ou delega a sua prestação a concessionários, permissionários ou autorizatários".

O que o autor considera fundamental é o tipo de interesse atendido, essencial ou não essencial da coletividade, combinado com o sujeito que o exerce: no primeiro caso, sempre entidades públicas; no segundo, as entidades públicas e também as de direito privado, mediante delegação."

Os serviços de táxi são modos de transporte público com características entre os veículos privados e os ônibus urbanos, sem uma rota regular e contínua, não estando acessível ao público em geral por ser um transporte individual de tarifa comparativamente alta em relação aos transportes de massa, que têm rotas pré-estabelecidas, horários fixos, tarifas publicadas e são acessíveis economicamente a todos.

Os serviços de táxi são inegavelmente atividades de interesse público, todavia, apesar de terem seus mercados fechados à entrada, sob o ponto de vista jurídico brasileiro seria mais bem regulado sob os princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência, como ocorre com o aluguel de veículo sem motorista.

Nesse vácuo regulatório, municípios brasileiros estão se utilizando da necessidade de legislar sobre os serviços de táxi, que é eminentemente de interesse local, enquadrando-os na categoria de serviços de interesse público.

Conforme se vê a proposta de lei ora em análise, objetiva alterar a legislação municipal que regulamenta a prestação de serviços de táxi, para permitir ao taxista titular que registre 02 (dois) motoristas auxiliares, que poderá substituí-lo por prazo determinado.

Fls. 27

Tal permissão encontra-se prevista na Lei Federal nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que em seu artigo 1º assim dispõe:

> ***"Art. 1º - É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais."***

Ante o exposto, a proposta se afigura revestida das condições de legalidade e constitucionalidade.

Relativamente ao quesito mérito, pronunciar-se-á o soberano Plenário.

CONCLUSÃO

Além da Comissão de Legislação e Justiça devem ser ouvidas também as Comissões de Serviços Públicos, Administração Municipal, Política Urbana e Rural e de Economia, Finanças, Tributação e Orçamentos.

QUORUM

Maioria simples dos Vereadores (art. 139, Parágrafo único, do Regimento Interno).

TURNOS DE VOTAÇÃO

O Projeto deverá ser submetido a dois turnos de discussão e votação (art. 223, do Regimento Interno).

S.m.j., é o Parecer, sob censura.

CONSELHEIRO LAFAIETE, 21 DE MAIO DE 2015.

GLEINEA DA CONSOLAÇÃO TELES
- Procuradora do Legislativo -
- OAB/MG 81.681 -

/GCT/

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE - MG
Fls 28

PARECER DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO E JUSTIÇA AO PROJETO DE LEI Nº 046/2015

02/06/15

RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 046/2015, que ***Acrescenta Dispositivo a Lei Nº 2.217, de 20 de Outubro de 1980, Que Dispõe Sobre o Serviço de Transporte Coletivo, e dá Outras providências,*** de autoria do Vereador Antônio Severino de Rezende Lobo vem a esta Comissão para emissão de parecer sobre sua juridicidade, legalidade e constitucionalidade, em conformidade com o art. 89, inciso I, alíneas "a" e "b" do Regimento Interno.

FUNDAMENTAÇÃO

O Projeto de Lei em análise tem por finalidade acrescentar dispositivo a Lei nº 2.217, de 20 de outubro de 1980, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo, ou seja, objetiva dar subsídio aos proprietários – taxistas – na continuidade na prestação dos serviços de táxi através de seus auxiliares quando estiver impossibilitado por motivos de saúde e/ou diversos para tanto.

Pela análise do Projeto de Lei em foco, podemos vislumbrar que a referida proposta veio acompanhada de justificativa fls. 09 bem como parecer favorável a tramitação do presente projeto pela procuradoria do legislativo fls.23/27.

Prima facie, é preciso anotar que o presente Projeto de Lei quanto à sua legalidade, está amparado pela Lei Orgânica Municipal. Quanto à questão relativa à iniciativa, esta também não apresenta vícios.

Assim, nos limites do juízo de admissibilidade que toca a este relator emitir, entende que o projeto em análise se mostra compatível com o ordenamento jurídico vigente.

No mérito, deverá se pronunciar o plenário.

CONCLUSÃO

Diante dos argumentos retro, concluímos pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade da proposição em análise, não havendo impedindo para sua tramitação.

SALA DAS COMISSÕES, 25 DE MAIO DE 2015.

VEREADOR PEDRO AMÉRICO DE ALMEIDA

VEREADOR TARCIANO DEL FRANCO MARTINS

VEREADOR WASHINGTON FERNANDO BANDEIRA

Camara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-29-Mai-2015-07:46-015898-1/2

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
Fls. 29

PARECER DA COMISSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS E ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL, POLÍTICA URBANA E RURAL AO PROJETO DE LEI Nº 046/2015

RELATÓRIO

De autoria do Vereador Antônio Severino de Rezende Lobo, o Projeto de Lei n.º 046/2015 *"acrescenta dispositivo a Lei n.º 2.217, de 20 de outubro de 1980, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo e dá outras providências"*.

FUNDAMENTAÇÃO

A propositura passou pela análise da Procuradoria do Legislativo, fls. 23/27, a qual opinou que a proposta em exame se encontra revestida das condições de legalidade e constitucionalidade.

A Comissão de Legislação e Justiça pugnou pela tramitação do presente Projeto, ante a sua constitucionalidade e legalidade às fl. 28.

Estando atestada a legalidade, juridicidade e constitucionalidade, não vislumbramos impedimentos de ordem administrativa que impeça a aprovação do referido Projeto de Lei n.º 046/2015.

CONCLUSÃO

Ante o exposto e nos limites da apreciação desta Comissão, somos favoráveis à sua aprovação e ao envio do presente projeto de lei para discussão e apreciação do Plenário.

SALA DAS COMISSÕES, 11 DE JUNHO DE 2015.

VEREADOR GILDO DUTRA PINTO

VEREADOR JOSÉ RICARDO SÍRIO

VEREADOR CARLOS MAGNO RODRIGUES

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-17-Jun-2015-17:47-016080-1/2

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete
ESTADO DE MINAS GERAIS

PARECER DA COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS, TRIBUTAÇÃO E ORÇAMETOS AO PROJETO DE LEI Nº 046-2015.

Fls. 20

Segue o parecer em 02(duas) laudas.

EXPEDIENTE
12/07/15
Presidente

RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 046-2015, que ***Acrescenta dispositivo à Lei nº 2.217, de 20 de outubro de 1980, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo, e dá outras providências,*** de autoria do Vereador Antônio Severino de Rezende Lobo, vem a esta Comissão para emissão de parecer sobre sua viabilidade e conveniência orçamentário-financeira, atendendo ao disposto do art. 89, inciso III do Regimento Interno.

FUNDAMENTAÇÃO

A proposição em análise de iniciativa do Vereador Antônio Severino de Rezende Lobo tem como finalidade somente aperfeiçoar a redação da Lei nº 2.217/1980, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo no Município de Conselheiro Lafaiete a atual realidade.

A propositura passou pela análise da Procuradoria do Legislativo que opinou favoravelmente pela legalidade e constitucionalidade às fls. 23/27.

As Comissões de Legislação e Justiça e de Serviços Públicos e Administração Municipal, Política Urbana e Rural, respectivamente, manifestaram favoravelmente pela aprovação do projeto em análise.

Ao analisar o referido Projeto de Lei, essa Comissão volta-se para os aspectos de sua admissibilidade orçamentária e financeira, frente aos princípios gerais da Administração Pública brasileira, estatuídos no caput do art. 37 da Constituição Federal/1988, bem como frente aos artigos, 155 a 157 da Lei Orgânica Municipal e às regras da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Diante disso e nos limites da apreciação dessa Comissão, não se observa, prima facie, no supracitado Projeto de Lei Complementar aumento de despesas que comprometa sua regular tramitação legislativa ou que inviabilize sua aprovação.

CONCLUSÃO

De todo o exposto, não havendo, assim, do ponto de vista técnico orçamentário-financeiro, impedimento para a aprovação deste Projeto de Lei em apreço, esta Comissão é de parecer favorável à sua aprovação e que o mesmo seja discutido e votado pela Câmara em Plenário.

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-01-Jul-2015-08:51-016241-1/2

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete
ESTADO DE MINAS GERAIS

PARECER DA COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS, TRIBUTAÇÃO E ORÇAMETOS AO PROJETO DE LEI Nº 046-2015.

CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE
Fls. 2

SALA DAS COMISSÕES, 30 DE JUNHO DE 2015.

VEREADOR SANDRO JOSÉ DOS SANTOS

VEREADOR PEDRO ANTÔNIO MENDES LOUREIRO

VEREADOR WASHINGTON FERNANDO BANDEIRA

PROJETO DE LEI Nº 046/2015

ACRESCENTA DISPOSITIVO A LEI N. 2.217, DE 20 DE OUTUBRO DE 1980, QUE DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou:

Art. 1º - Fica acrescido o art.97-A a Lei n. 2.217/1980 a viger com a seguinte redação:

"Art.97-A – É facultado ao proprietário confiar seu veículo a 02 (dois) outros motoristas profissionais – auxiliares – na impossibilidade de prestar o serviço por motivos de saúde, comprovada por laudo médico junto ao DMT – Departamento Municipal de Trânsito, que expedirá uma licença temporária para os auxiliares substitutos.

Parágrafo Único. No caso de impossibilidade do proprietário autorizado prestar o serviço por motivos adversos, que não seja de saúde, poderá o mesmo se valer dos auxiliares, desde que:

I – os auxiliares substitutos sejam devidamente habilitados na respectiva categoria;

II – que seja providenciada a imediata comunicação do fato ao DMT;

III – que a substituição não seja superior a 15 (quinze) dias;

IV – os auxiliares cadastrados e registrados não poderão ter motorista substituto."

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO LEGISLATIVO MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE, AOS 10 DIAS DO MÊS DE AGOSTO DE 2015.

VEREADOR JOÃO PAULO FERNANDES RESENDE
- Presidente da Câmara -

VEREADOR CARLOS MAGNO RODRIGUES
- 1º Secretário da Câmara -

/MGA/

LEI Nº 5.758, DE 02 DE SETEMBRO DE 2015.

ACRESCENTA DISPOSITIVO A LEI Nº 2.217, DE 20 DE OUTUBRO DE 1980, QUE DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou e eu, Prefeito Municipal em seu nome, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º – Fica acrescido o art. 97-A a Lei nº 2.217/1980 a viger com a seguinte redação:

"Art. 97-A – É facultado ao proprietário, confiar seu veículo a 02(dois) outros motoristas profissionais – auxiliar na impossibilidade de prestar o serviço por motivos de saúde, comprovada por laudo médico junto ao DMT – Departamento Municipal de Trânsito, que expedirá uma licença temporária para os auxiliares substitutos.

Parágrafo Único – No caso de impossibilidade do proprietário autorizado prestar o serviço por motivo adversos, que não seja de saúde, poderá o mesmo se valer dos auxiliares, desde que:

I – os auxiliares substitutos sejam devidamente habilitados na respectiva categoria;

II – que seja providenciada a imediata comunicação do fato ao DMT;

III – que a substituição não seja superior a 15 (quinze) dias;

IV – os auxiliares cadastrados e registrados, não poderão ter motorista substituto."

Art. 2º – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE, AOS TRÊS DIAS DO MÊS DE AGOSTO DE 2015.

Ivar de Almeida Cerqueira Neto
Prefeito Municipal

Luiz Antônio Teixeira Andrade
Procurador Geral

Avenida Prefeito Mário Rodrigues Pereira, 10 – Centro – Conselheiro Lafaiete/MG – CEP 36.400-000