Projeto de Lei Nº

Institui as diretrizes da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Municipal e dá outras providências.

O PREFEITO DE PELOTAS, ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.
FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E EU SANCIONO E PROMULGO A PRESENTE LEI.

CAPÍTULO I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 1º. A Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo objetiva o estabelecimento das diretrizes a serem observadas na gestão do transporte coletivo no Município, podendo ser prestados sob os regimes público e/ou privado.

§ 1º. O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no art. 30, inciso V, da Constituição Federal.

§ 2º. O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação específica.

Art. 2º. As diretrizes estabelecidas nesta Lei fundamentam-se nos conceitos de serviço adequado.

§ 1º. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, rapidez, conforto, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas tarifas, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

§ 2º. A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Art. 3º. Compete à Secretaria Municipal da Segurança, Transporte e Trânsito - SMSTT, Órgão Gestor Municipal, a implementação da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Municipal, através de ações de sua competência, tais como a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do

Município, inclusive aquelas a serem realizadas pelas Concessionárias do Transporte Coletivo Municipal, ordenadas por força dos respectivos contratos de concessão e/ou permissão.

Art. 4º. Constituem diretrizes gerais da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo:
I - planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;
II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
III - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
IV - estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;
V - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana.
VI - estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos.
Parágrafo único. A região, cuja densidade demográfica, viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a um deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros.
VII – implantação do Sistema Integrado e Troncalizado de Transporte Coletivo, de forma gradual, objetivando a racionalização da rede de transporte coletivo, tornando-a eficiente no atendimento da população quanto ao conforto e mobilidade desejados;
a) o Sistema Integrado de Transporte Coletivo Municipal deverá promover a integração físico-tarifária, através de linhas troncais servidas por ônibus de grande capacidade de transporte, preferencialmente com acesso a nível e equipados com catracas eletrônicas, que funcionarão de forma integrada com os subsistemas alimentadores externos ou internos, operados por ônibus leves, *padron* ou articulados.
VIII – reduzir a sobreposição de itinerários, especialmente na zona central, com racionalização dos mesmos;
IX – aumentar a mobilidade da população, com integração tarifária, possibilitando o amplo acesso aos serviços e equipamentos públicos, comunitários, educacionais, de saúde, comerciais, industriais e outros, com o dispêndio de tarifas módicas;
X – propiciar a melhoria nos equipamentos disponíveis, como: veículos e estações de transbordo, permitindo ao usuário usufruir de maior conforto e eficiência do Sistema;
XI – promoção da descentralização das atividades urbanas, a melhoria da circulação viária na área central, a integração físico-tarifária entre todas as regiões e a ampla acessibilidade para a área rural;
XII – utilização do Transporte Coletivo Municipal como indutor do processo de densificação

urbana, atendendo as diretrizes de zoneamento e disciplinamento de uso do solo identificado no Plano Diretor Municipal;

XIII – priorização das obras viárias e de pavimentação para as vias que constituam a infra-estrutura do transporte coletivo;

XIV – manutenção da compatibilidade entre frota operante e o volume de passageiros diagnosticados, observando o crescimento e a dinâmica da cidade e do interior;

XV – promoção da integração intermodal, em especial com o transporte seletivo, com o modal bicicleta, e com o transporte intramunicipal e intermunicipal;

XVI – promoção da redução de consumo de combustíveis e poluição ambiental;

XVII – promoção da acessibilidade universal no Transporte Coletivo Municipal;

XVIII – execução de estudos de viabilidade para a implementação de outros modais de transporte, além do ônibus: Trólebus; Veículo Leve sobre Trilhos – VLT; entre outros;

XIX – as planilhas tarifárias apresentadas pela (s) concessionária (s), utilizadas para a definição dos índices de reajuste, serão publicadas no sítio da Prefeitura Municipal na internet;

XX – as concessionárias e/ou permissionárias poderão se organizar através de consórcio operacional, mediante regras estabelecidas de comum acordo, aprovadas previamente pelo Poder Público Municipal.

CAPÍTULO II
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Art. 5º. Constituem diretrizes específicas da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Urbano:

I – modificação gradual do perfil da frota, conforme metas que serão estabelecidas no Projeto de Troncalização e Integração Física -Tarifária do Transporte Coletivo Municipal, visando operar as linhas de grande demanda e linhas tronco nos entre-picos, com carros tipo *Low Enter* (piso baixo), operar as linhas tronco com carros articulados e dotar as linhas alimentadoras com demandas concentradas também com veículos articulados. As linhas com demanda reduzida deverão operar com ônibus leves tipo midibus;

a) os ônibus leves tipo midibus poderão ser operados sem utilização de operador de sistema, devendo a (s) concessionária (s) remaneja-los para outras linhas ou reaproveitá-los em outras funções, não sendo admitidas demissões por este motivo;

II – elaboração de estudos para modificação na idade média da frota, quando for o caso, mantendo o princípio da eficientização e de qualidade do serviço público possibilitando a redução

do preço da tarifa;

III – elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, da nova sistemática troncalizada, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

IV – eficientização do serviço através do estabelecimento de metas de redução de consumo ou aumento das metas de utilização de insumos, desimpactando diretamente a tarifa;

V – buscar recursos que viabilizem a melhoria das condições fora do ônibus, através da construção de abrigos, estações secundárias e principais, pavimentação dos passeios públicos, sinalização dos pontos de embarque/desembarque;

VI – modernização e adequação dos pontos de ônibus;

VII – implantação obrigatória do serviço de transporte coletivo urbano aos sábados, em linhas com movimentação superior a 20.000 (vinte mil) passageiros/mês e aos sábados, domingos e feriados, para linhas com movimentação superior a 40.000 (quarenta mil) passageiros/mês;

VIII – implantação gradativa de sistema de informação ao público nas estações de ônibus e no interior dos ônibus, baseado em tecnologia GPS ou outra adequada, permitindo ao usuário saber o tempo de espera para a linha de interesse, e no caso do usuário embarcado, qual a próxima estação para desembarque;

IX – implantação de um centro de controle integrado, reproduzindo as informações *on-line*, no órgão gestor, incluindo:

a) monitoramento de imagens de terminais e canaletas exclusivas;

b) localização automática de veículos via GPS;

c) movimentação de passageiros nas validadoras.

X – instituição da publicação anual da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento do sistema, o planejamento e funcionamento das linhas e horários, com mapas e planilhas que permitam o melhor entendimento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

XI – implantação de novas canaletas exclusivas, priorizando o transporte coletivo nas vias onde o fluxo de coletivos ultrapassar os 50 (cinqüenta) ônibus/hora/pico;

XII – somente poderão ser instituídas novas gratuidades ou abatimentos tarifários com a indicação de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço, excetuadas as integrações tarifárias atinentes ao projeto de troncalização e integração do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

XIII – vinculação da gratuidade para os idosos entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos

no transporte coletivo urbano à comprovação de renda;

XIV – estabelecimento do mês de novembro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;

XV – funcionamento do Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, especialmente para bloqueio de cartões furtados, roubados ou extraviados, inclusive nos finais de semana e feriados;

a) o Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, atenderá gratuitamente chamadas telefônicas de celulares e telefones fixos;

XVI – a disponibilização em todas as linhas de ônibus adaptados para os portadores de necessidades especiais;

XVII – simplificação dos procedimentos e redução da burocracia e das exigências para obtenção do passe-livre para pessoas com deficiência, visando a facilitação, agilidade e ampliação do acesso ao benefício pelos usuários necessitados; de acordo com a lei municipal nº5.212/2006;

XVIII – os critérios para a emissão do cartão de passe livre para pessoas com deficiência (PCD´s) serão definidos pelo órgão gestor, de acordo com a lei municipal nº5.212/2006.

CAPÍTULO III
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO INTRAMUNICIPAL

Art. 6º. Constituem diretrizes específicas da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Intramunicipal:

I – modernização da frota operante, agregando maior conforto ao usuário, dentro de parâmetros que minimizem o impacto tarifário;

II – elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

III – modernização e adequação dos pontos de ônibus;

IV - instituição da publicação anual da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento do sistema, o planejamento e funcionamento das linhas e horários, com mapas e planilhas que permitam o melhor entendimento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

V – somente poderão ser instituídas novas gratuidades ou abatimentos tarifários com a indicação de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço, excetuadas as integrações tarifárias atinentes ao projeto de troncalização e integração do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

VI – vinculação da gratuidade para os idosos entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos no transporte coletivo urbano à comprovação de renda;
VII – estabelecimento do mês de novembro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;
VIII – implantação de nova tecnologia que possibilite o seccionamento da tarifa, possibilitando o justo pagamento do valor devido para cada trecho;
IX – elaboração de estudos para a implantação de novos roteiros em localidades rurais onde não existe transporte coletivo;
X – elaboração de estudos para a disponibilização de novos horários, aumentando a quantidade de linhas no Transporte Coletivo Intramunicipal, quando for o caso.

CAPÍTULO IV
DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇODE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 7º. O Poder Público Municipal poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte:
I - a concessão será outorgada, sempre mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;
II - a outorga de permissões será de caráter excepcional e somente à pessoa jurídica, em condições diferenciadas do Sistema ou linhas objeto de regular concessão, para o teste de novas linhas e modais de transporte, ou em situações emergenciais, sempre por prazo certo, que não poderá ser superior a um ano.

Art. 8º. Os serviços delegados somente poderão ser executados por empresas contratadas pela Municipalidade.
Parágrafo Único - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, em especial à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo, e ainda o seguinte:
I - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicadas, dentre os critérios estabelecidos no

artigo 15 da Lei Federal nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e sua alterações;

Art. 9º. É vedada a subconcessão dos serviços contratados.
§ Não constitui subconcessão dos serviços contratados a subcontratação ou a locação de parte da frota para execução do contrato, limitada a 25% do total da frota, desde que notificado previamente o poder público municipal e por prazo determinado, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais do concessionário.
Art. 10. A contratada poderá transferir o contrato e o seu controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência prévia do poder concedente, sob pena de caducidade do contrato.
Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária necessárias à assunção do serviço;
II - comprometer-se formalmente a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 11. A contratada deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis, garagem e demais instalações, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade.
Parágrafo único. A frota de ônibus a ser operada deverá estar de acordo com as normas estabelecidas pela Municipalidade.

CAPÍTULO V
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 12. Na forma do art. 3º da presente lei, constituem atribuições do Órgão Gestor Municipal:
I – fixar itinerários e pontos de parada;
II - fixar horários, freqüência, frota e terminais de cada linha;
III - organizar, programar, controlar e fiscalizar o Sistema;
IV - orçar e gerir receitas e despesas do Sistema;
V - implantar e extinguir linhas e extensões;
VI - contratar as empresas que executarão o serviço de transporte;
VII – controlar através de fiscalização o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;

VIII - estabelecer intercâmbio com entidades técnicas;
IX - estabelecer convênios, consórcios, contratos ou acordos para integração com o Aglomerado Urbana, com o Estado ou individualmente com cada Município, desde que condizentes com a política de integração e de mobilidade urbana estabelecida em lei, respeitando-se a integração já existente, denominada RIT - Rede Integrada de Transportes de Pelotas, quando da entrada em vigor da presente lei.
X - estabelecer a planilha de custos;
XI - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários, segundo o modelo MT – GEIPOT, Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano;
XII - cadastrar, controlar e estabelecer normas de pessoal das empresas operadoras;
XIII - vistoriar os ônibus, garagens, instalações e demais veículos das empresas contratadas;
XIV - fixar e aplicar penalidades;
XV - promover periodicamente auditorias nas empresas contratadas;
XVI - estabelecer as normas de operação;
XVII - implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;
XVIII - proceder aos cadastramentos que entender necessários;
XIX - padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;
XX - estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
XXI - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.
Parágrafo único. Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, a Municipalidade poderá contratar serviços especializados, mediante prévio procedimento licitatório.

Art. 13. Constitui obrigação dos contratados, concessionários e permissionários, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:
I - prestar todas as informações que lhe forem solicitadas;
II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;
V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Pelotas, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações do órgão gestor, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;
VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas;
IX - garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a segurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente;
Parágrafo único. Na hipótese de deficiências no Sistema, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 14. O Poder Público Municipal, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:
§ 1º. Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:
I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato podendo haver prorrogação de no máximo mais 10(dez) anos desde que cumpridas todas as exigências contidas no edital com respectivos compromissos de investimentos em bens, ressalvada a hipótese disposta nos parágrafos 2º e 3º deste artigo;
II - para a permissão: até 1 (um) ano, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até (três) meses, devidamente justificada pelo Poder Público .
§ 2º. Os prazos da concessão original poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.
§ 3º. Todos os dados e parâmetros dos respectivos incisos deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, através das páginas da internet do Poder Público Municipal e de outros

veículos de comunicação.

CAPÍTULO VI
DOS CONTRATOS

Art. 15. Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução, expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no art. 23 da Lei Federal nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
III - o critério de fixação do valor da remuneração e as condições de pagamento;
IV - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço e da segurança dos mesmos;
V - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
VI - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
VII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
VIII - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a contratada e sua forma de aplicação;
IX - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
X - os bens reversíveis;
XI - os casos de rescisão;
XII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
XIII - a obrigação da contratada de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 16. Incumbe à contratada a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo,

ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º. Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o caput deste artigo, a contratada poderá contratar com terceiros a execução de atividades, acessórias ou complementares ao serviço concedido.

§ 2º. Os contratos celebrados entre a contratada e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público Municipal.

§ 3º. A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

CAPÍTULO VII
DAS PENALIDADES E EXTINÇÃO CONTRATUAIS

Art. 17. Extingue-se o contrato nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência da contratada, sua extinção, ou, a critério exclusivo do Município, abertura de processo de recuperação.

§ 1º. Extinto o contrato, retornam ao Poder Público Municipal todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à contratada, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º. Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 18. Às contratadas não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

Parágrafo único. Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e

legais pertinentes, a Administração Pública poderá intervir na operação do serviço.

Art. 19. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:
I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;
II - o não atendimento de notificação expedida pelo Poder Público Municipal para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;
III - o descumprimento da legislação, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;
IV - o descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;
V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;
VI - a ocorrência de fatos e situações que violem os direitos dos usuários;
VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita.

Art. 20. Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº. 8.987, de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:
I – advertência por escrito;
II – multa contratual;
III – apreensão do veículo;
IV – intervenção, no caso de concessão;
V – rescisão do contrato.

Art. 21. A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida delegação ou autorização da Municipalidade, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções regulamentadas pela Administração Pública.

Art. 22. Do ato de intervenção, deverá constar:
I – os motivos da intervenção e sua necessidade;
II – o prazo de intervenção será, de no máximo 180 (cento e oitenta) dias;
III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
IV - o nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.

Art. 23. No período de intervenção, o Poder Público Municipal assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação, respondendo neste período o poder público com os custos do serviço.

Art. 24. Cessada a intervenção, se não for extinto o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO VIII
DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DAS CONTRATADAS

Art. 25. Os serviços de transporte coletivo deverão ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessário para a manutenção do Sistema e garantindo os padrões de qualidade exigidos pela Municipalidade.

Parágrafo único. O Sistema, que tem como receita básica a tarifa cobrada, poderá receber aportes financeiros para assegurar sua modicidade.

Art. 26. O Poder Público Municipal fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta do órgão gestor.

Art. 27. A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas será estabelecida no edital licitatório ou em seus anexos, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

I - custos dependentes: custos decorrentes da movimentação dos ônibus com combustível, lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção;

II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

III - custos de administração: despesas administrativas e o pessoal administrativo;

IV - custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos;

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

VI - custos tributários.

Art. 28. As isenções e as reduções tarifárias de procedência municipal serão objeto de legislação específica, com clareza na indicação dos recursos, como forma de compensação dos respectivos custos.

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 29. Compete ao Poder Público Municipal editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei, no prazo de até 90 (noventa) dias.

Art. 30. O Poder Público Municipal, dará prioridade para a execução do Projeto de Troncalização e Integração Física -Tarifária do Transporte Coletivo Urbano, visando a regulamentação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Pelotas.

Art. 31. O edital de licitação estabelecerá que a nova empresa ou consórcio contratado, deverão manter no seu quadro funcional todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano, preservando os direitos adquiridos que integram o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos.

Art. 32. As atuais isenções tarifárias continuarão vigendo até a aprovação de novas legislações específicas, após ampla discussão com a sociedade.

Art. 33. Eventual indenização às atuais permissionárias será feita diretamente pela empresa ou consórcio vencedor da concorrência pública para a operação no transporte coletivo urbano, na forma do disposto pelos parágrafos 3º a 6º do art. 42 da Lei Federal nº. 8987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 58 da Lei Federal nº. 11.445, de 05 de janeiro de 2007.

Parágrafo Primeiro. Até a data de assinatura do contrato de concessão após regular processo de licitação deverá o vencedor do certame comprovar o pagamento da indenização de trata o caput deste artigo e, no caso de participação e vitória no certame dos atuais permissionários operadores do sistema de transporte público nesta data, dar-se-á por quitada a referida indenização, prevista em lei e apurada em auditoria realizada.

Parágrafo Segundo. No caso de não cumprimento da obrigação de comprovação de quitação da indenização de que trata o caput deste artigo, o licitante vencedor será desclassificado do certame.

Parágrafo Terceiro. O valor pago diretamente ao Município como outorga no processo licitatório e em prorrogação de contrato será investido integralmente na melhoria do sistema de transporte e trânsito urbano municipal.

Art. 34. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente as leis 2.413, de 19 de maio de 1978; 2.420, de 21 de junho de 1978; 2.514, de 19 de dezembro de 1979; 2.784, de 07 de junho de 1983; 2.801, de 11 de agosto de 1983; 3.406, de 05 de agosto de 1991; 3.806, de 28 de fevereiro de 1994; 3.814, de 05 de abril de 1994; 4.044, de 03 de janeiro de 1996; 4.131, de 22 de novembro de 1996; 4.178, de 15 de abril de 1997; 4.201, de 23 de setembro de 1997; 4.208, de 17 de outubro de 1997; 4.218, de 10 de novembro de 1997; 4.219, de 10 de novembro de 1997; 4.265, de 13 de março de 1998; 4.321, de 06 de outubro de 1998; 4.338, de 30 de dezembro de 1998; 4.385, de 08 de junho de 1999; 4.739, de 13 de novembro de 2001; 4.851, 14 de agosto de 2002; 4.820, de 23 de maio de 2002; 5.188, de 08 de novembro de 2005; 5.295, de 09 de novembro de 2006; 5.323, de 17 de abril de 2007; 5.626, de 23 de outubro de 2009 e 5.632, de 11 de novembro de 2009.

Art. 35. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito de Pelotas, em de maio de 2011.

Adolfo Antonio Fetter Junior
Prefeito Municipal

Registre-se. Publique-se.

Abel Dourado
Chefe de Gabinete