CÂMARA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
Gabinete do Vereador Professor Pierre
Rua Farinha Filho, n.º 50 - Centro
Nova Friburgo - RJ - 28.610-280
(22)2524-1700 - R. 230 - professorpierre@novafriburgo.rj.leg.br

Sr. Presidente:

1. Considerando que os milhões de reais que circulam no sistema de transporte público do município devem ser passíveis de controle público;

2. Considerando que o presente Projeto apresenta um roteiro para adequar a estrutura do governo municipal para melhor controle do sistema de transporte público, passando a ter um marco regulatório estável, coeso, abrangente e integrado para conduzir o processo de reorganização do sistema de transporte, auxiliar o desenvolvimento institucional do Município na questão da mobilidade e assumir, de uma vez por todas, o controle público dos fluxos financeiros e do padrão operacional;

3. Considerando que um colapso da mobilidade já é uma realidade, não sendo mais possível submeter nossa população à ineficiência do transporte público, devendo haver uma política de transparência total, controle público e gestão democrática do sistema de transporte;

4. Considerando que o controle público, a gestão democrática e a transparência são os bloqueios mais eficazes contra a ineficiência, a incompetência e a corrupção.

INDICAÇÃO LEGISLATIVA

SOLICITA, na forma regimental, à Mesa Diretora, o envio de mensagem ao Exmo. Sr. Prefeito, cujo escopo é atender os objetivos do seguinte anteprojeto de lei:

ANTEPROJETO DE LEI

ESTABELECE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, INSTITUI O SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º. Esta Lei estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana, seus princípios, objetivos, diretrizes e mecanismos de aplicação e institui o Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade, seus órgãos, atribuições e procedimentos operacionais.

Parágrafo único. A Política Municipal a que se refere o *caput* deve atender ao previsto na legislação federal acerca da política nacional de desenvolvimento urbano e da política nacional de mobilidade urbana, bem como a política estadual de mobilidade urbana, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento integral da cidade e suas regiões 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 público;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal 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 - percepção do ir e vir como direito social inalienável e imprescritível;

IX - planejamento e monitoramento permanente e descentralizado, estimulando a participação da sociedade e das administrações locais;

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

XI - desoneração progressiva do usuário e a busca permanente de fontes de custeio para além da cobrança de tarifa direta e individual.

Art. 3º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo instituir o controle público e o princípio da transparência dos fluxos financeiros e do padrão operacional do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade, por meio do planejamento, da aplicação progressiva das tecnologias de informação e da gestão democrática e transparente.

Parágrafo único. São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

IV - promover o desenvolvimento integral com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e

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

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

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

II - controle público dos fluxos financeiros e a aplicação de recursos de fontes variadas para os investimentos de capital e o custeio do sistema de transporte público e mobilidade;

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

IV - integração tarifária e operacional entre os modos e serviços de transporte público;

V - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades e regiões;

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

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

VIII - uso permanente e sistemático das tecnologias de informação para monitoramento dos serviços e garantia da publicidade de todos os dados e informações financeiras e operacionais.

Art. 5º. Fica instituído o Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade como conjunto organizado e coordenado dos mecanismos de gestão financeira e operacional dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município de Nova Friburgo.

§1º. São mecanismos de gestão financeira e operacional:

I - o órgão central do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade;

II - o Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade;

III - o Fundo Municipal de Transportes; e

IV - os operadores dos diferentes modos de transporte.

§2º. São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§3º. 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.

IV - quanto à temporalidade do serviço:

a) permanente;

b) eventual;

§4º. São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - polos geradores de viagens;

VII - equipamentos e instalações; e

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

Art. 6º. Para os fins desta Lei, consideram-se as seguintes definições:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no Município de Nova Friburgo integrantes ou não do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade;

II - transporte eventual: linhas, veículos, serviços e infraestruturas de uso temporário, que sejam necessários para garantia dos princípios e objetivos desta Lei em situações de emergência, calamidade pública, acidentes graves ou no apoio a grandes eventos esportivos, culturais, políticos ou religiosos.

III - mobilidade: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, nas vias de ligação entre os distritos e regiões do Município;

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

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

VI - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano;

VII - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários, formas de remuneração aos operadores e padrões operacionais fixados pelo Poder Público;

VIII - 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;

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

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

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

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

XIII - transporte público coletivo intermunicipal de caráter regional: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que podem ou não manter contiguidade em seus territórios e requeiram um regime operacional diferenciado dos transportes urbanos;

XIV - polos geradores de viagens: são empreendimentos de grande porte ou zonas definidas em Lei que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação em seu entorno imediato, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres;

XV - tarifa de remuneração: é a unidade de referência para a remuneração da operação dos modos de transporte, entendida como tarifa gradual onde seu cálculo varia em relação à oportunidade de viagens geradas ou à quilometragem percorrida, conforme indicação no edital ou regulamento operacional.

CAPÍTULO II

DA GESTÃO DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE

Seção I
Dos órgãos e entidades de planejamento, gestão e fiscalização

Art. 7º. Os órgãos e entidades responsáveis pelo planejamento, gestão financeira, operacional, de fiscalização e controle da Política Municipal de Mobilidade Urbana , ficam assim definidos:

I - órgão central, com atribuição de planejamento, coordenação, gestão financeira e operacional: criado no âmbito da Secretaria de Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana, nos termos desta Lei;

II - órgãos de fiscalização, controle e regulação: Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade e sociedade civil organizada na forma desta Lei; e

III - operadores: empresas públicas, concessionárias ou permissionárias de transporte público responsáveis pela operação de veículos, terminais, infraestruturas e outros serviços de transporte coletivo nos termos da legislação vigente.

Seção II
Do Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade

Art. 8º. O Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade, órgão colegiado de caráter deliberativo, com função também normativa, consultiva e fiscalizatória, vinculado à Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana, será regido por legislação própria, que lhe estabelecerá a organização, finalidade, composição e normas gerais de funcionamento.

Parágrafo único. Na composição do Conselho, será garantida a representação paritária da sociedade civil e do governo através dos segmentos dos usuários, setores de atividades econômicas, universidades, representantes dos operadores e dos trabalhadores.

Art.9º. Ao Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade, compete:

I - estabelecer a política, os planos e a fixação das prioridades de aplicação dos recursos, de acordo com os critérios definidos nesta Lei;

II - definir as metas e os indicadores de desempenho que serão utilizados na avaliação, acompanhamento e monitoramento dos resultados a serem alcançados com aplicação dos recursos dos fundos municipais atinentes à Política Municipal de Transporte e Mobilidade;

III - avaliar os planos, programas, projetos e ações municipais desenvolvidas com recursos do fundo, competindo, também, receber as prestações de contas dos gastos realizados e avaliar seus resultados;

IV - cumprir as exigências legais relativas à gestão pública.

V - apreciar os assuntos relacionados com o transporte público coletivo e com o transporte de cargas;

VI - propor medidas para o aperfeiçoamento da regulamentação do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade;

VII - promover e coordenar campanhas educativas e de esclarecimento acerca do funcionamento do sistema;

VIII - julgar os recursos interpostos contra a imposição de multas aplicadas às empresas e cooperativas que executam o transporte coletivo de passageiros; e

IX - determinar procedimentos de fiscalização operacional sobre os concessionários e permissionários.

Seção III
Do Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade

Art. 10. Fica o Poder Executivo, autorizado a criar o Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade, vinculado à Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade, destinado a financiar programas e investimentos em infraestrutura de transportes, na seguinte ordem:

I - manutenção dos componentes rodoviários do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade, compreendendo:

a) conservação rotineira e periódica e a restauração dos terminais e estações;

b) renovação e modernização da frota operacional em todos os modos de transporte;

c) educação para o trânsito;

d) sinalização das estradas;

e) fiscalização de vias públicas, nas áreas de trânsito e de transportes; e

f) ações de assistência aos usuários e aos demais entes integrantes do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade.

II - atividades de planejamento e pesquisas, estudos e projetos, regulação, fiscalização e gerenciamento, destinadas a assegurar a qualidade dos investimentos e dos serviços prestados no Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade;

III - melhoramento e ampliação de capacidade das vias e terminais existentes, objetivando atender a demanda reprimida na movimentação de pessoas e bens;

IV - aquisição de equipamentos, serviços e instalações necessários à execução da presente Lei.

Parágrafo único. Os recursos do Fundo serão destinados aos programas e ações desenvolvidos pelos órgãos, com o fim de dar eficiência e eficácia nas ações de transportes, em conformidade com os objetivos previstos nesta Lei, com as prioridades e programação estabelecida pelo Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade.

Art. 11. Constituem receitas do Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade:

I - dotações orçamentárias do Tesouro Municipal;

II - recursos provenientes:

a) de convênios firmados com o Governo Federal e Estadual para aplicação em infraestrutura de transportes;

b) da utilização e ocupação das faixas de domínio das vias rodoviárias sob domínio municipal;

c) multas de trânsito;

d) inspeção veicular;

III - contribuições de melhoria;

IV - contribuições e doações:

a) de pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, vinculadas à finalidade do Fundo;

b) efetuadas por organismos nacionais ou internacionais e convênios de financiamento ou de cooperação firmados com tais organismos para aplicação no Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade;

V - rendimentos provenientes de aplicação financeira dos recursos;

VI - operações de crédito realizadas com o fim específico de atender as despesas vinculadas ao Fundo;

VII - outros recursos que lhe forem destinados.

Art. 12. O Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade ficará vinculado à Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana, a quem competirá a sua operacionalização, conforme modelo definido em regulamento, bem como o respectivo suporte técnico e material, respeitadas as atribuições do Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade.

Art. 13. A Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana, enviará à Câmara Municipal de Nova Friburgo, anualmente junto com sua proposta orçamentária, o orçamento do Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade, detalhando a origem e destinação dos recursos.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana disponibilizará as informações encaminhadas à Câmara Municipal de Nova Friburgo em sua página da rede mundial de computadores (internet).

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS, POLÍTICA TARIFÁRIA E CRITÉRIOS DE CONTRATAÇÃO

Seção I
Dos direitos dos usuários

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade, sem prejuízo de outras previsões legais:

I - receber o serviço adequado;

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, permanente e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de integração;

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade.

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 Municipal 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 Municipal 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.

Art. 16. Aos beneficiários das gratuidades previstas em Lei, é assegurado o recebimento gratuito dos respectivos cartões eletrônicos, com créditos ou direitos de viagens correspondentes.

Art. 17. O beneficiário da gratuidade poderá solicitar a expedição do cartão a qualquer tempo, sendo vedada a cobrança de taxas, procedimentos ou documentos que não os de registro civil e comprovantes da condição garantidora da gratuidade.

§ 1º. É vedada a expedição de mais de um cartão por beneficiário.

§ 2º. Uma vez emitido o cartão, fica vedada a obrigação de identificação a cada nova utilização do serviço pelo beneficiário.

§ 3º. A solicitação deverá atendida nos seguintes prazos:

I - imediatamente, no caso de gratuidades relativas a idosos, incapacitações permanentes ou temporárias ou problemas de saúde previstos em Lei; e

II - imediatamente, mediante entrega de cartão provisório no ato da matrícula, e no prazo máximo de trinta dias para cartão definitivo nos caso de gratuidades estudantis previstas em Lei.

§ 4º. Caso o cartão não seja entregue nos prazos estabelecidos no parágrafo anterior, o beneficiário da gratuidade não será impedido de usar o sistema de transporte gratuitamente.

§ 5º. Aplicam-se, no que couber, os mesmos procedimentos da gratuidade aos beneficiários de meia tarifa ou outros descontos previstos em Lei.

Art. 18. O Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade, ouvidos os conselhos atinentes aos interesses dos beneficiários de gratuidade, regulamentará os procedimentos para cadastramento e as penalidades pela malversação dos cartões eletrônicos de gratuidade por parte de usuários e operadores.

Seção II
Da política tarifária

Art. 19. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

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;

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

V - modicidade da tarifa para o usuário e a desoneração progressiva das viagens individuais no transporte coletivo;

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

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

Art. 20. 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;

V - transparência pública; e

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

Art. 21. O regime econômico e financeiro da concessão e da permissão do serviço de transporte público coletivo será estabelecido 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 arrecadação monetária baseada na tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit 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 arrecadação monetária baseada na tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

§5º. Conforme o Poder Público implemente a adoção de subsídio tarifário, o déficit 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.

§6º. Na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade.

§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, incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários e serão precedidas de audiência pública para apresentação dos custos.

§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.

Seção III
Do regime de contratações para a operação indireta

Art. 22. Nas licitações para concessão ou permissão de operação de transporte público urbano é vedada a participação de empresas ou cooperativas cujas diretorias, conselhos administrativos ou cooperados contenham pessoa física:

I - que tenha contra sua pessoa representação julgada procedente pela Justiça Eleitoral, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão colegiado, em processo de apuração de abuso do poder econômico ou político, para a eleição na qual concorrem ou tenham sido diplomados, bem como para as que se realizaram nos 8 (oito) anos anteriores;

II - que forem condenados, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, desde a condenação até o cumprimento integral da pena, pelos crimes:

a) contra a economia popular, a fé pública, a administração pública e o patrimônio público;

b) contra o patrimônio privado, o sistema financeiro, o mercado de capitais e os previstos na lei que regula a falência;

c) contra o meio ambiente e a saúde pública;

d) eleitorais, para os quais a lei comine pena privativa de liberdade;

e) de abuso de autoridade, nos casos em que houver condenação à perda do cargo ou à inabilitação para o exercício de função pública;

f) de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores;

g) de tráfico de entorpecentes e drogas afins, racismo, tortura, terrorismo e hediondos;

h) de redução à condição análoga à de escravo;

i) contra a vida e a dignidade sexual; e

j) praticados por organização criminosa, quadrilha ou bando;

III - que forem declarados indignos do oficialato, ou com ele incompatíveis;

IV - os que tiverem suas contas relativas ao exercício de cargos ou funções públicas rejeitadas por irregularidade insanável que configure ato doloso de improbidade administrativa, e por decisão irrecorrível do órgão competente, salvo se esta houver sido suspensa ou anulada pelo Poder Judiciário.

V - os detentores de cargo na administração pública direta, indireta ou fundacional, que beneficiarem a si ou a terceiros, pelo abuso do poder econômico ou político, que forem condenados em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, nos 8 (oito) anos anteriores a data de indicação;

VI - que forem condenados, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão colegiado da Justiça Eleitoral, por corrupção eleitoral, por captação ilícita de sufrágio, por doação, captação ou gastos ilícitos de recursos de campanha ou por conduta vedada aos agentes públicos em campanhas eleitorais;

VII - o Prefeito, membros das Câmaras Municipais, que renunciarem a seus mandatos desde o oferecimento de representação ou petição capaz de autorizar a abertura de processo por infringência a dispositivo da Constituição Federal, da Constituição Estadual, da Lei Orgânica do Município, nos 8 (oito) anos anteriores a data da nomeação;

VIII - que forem condenados à suspensão dos direitos políticos, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, por ato doloso de improbidade administrativa que importe lesão ao patrimônio público e enriquecimento ilícito, desde a condenação ou o trânsito em julgado até o transcurso do prazo de 8 (oito) anos após o cumprimento da pena;

IX - que forem excluídos do exercício da profissão, por decisão sancionatória do órgão profissional competente, em decorrência de infração ético-profissional, salvo se o ato houver sido anulado ou suspenso pelo Poder Judiciário;

X - a pessoa física e os dirigentes de pessoas jurídicas responsáveis por doações eleitorais tidas por ilegais por decisão transitada em julgado ou proferida por órgão colegiado da Justiça Eleitoral;

XI - os magistrados e os membros do Ministério Público que forem aposentados compulsoriamente por decisão sancionatória, que tenham perdido o cargo por sentença ou que tenham pedido exoneração ou aposentadoria voluntária na pendência de processo administrativo disciplinar.

Art. 23. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, e os serviços de transporte coletivo eventual deverão ser autorizados e fiscalizados pelo Poder Público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

CAPÍTULO IV

DO PLANEJAMENTO DESCENTRALIZADO

Art. 24. São atribuições do Município, no âmbito do Sistema Municipal de Transporte Público e Mobilidade:

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; e

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

Art. 25. O planejamento, a gestão e a avaliação do sistema local de mobilidade deverá 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. 26. São instrumentos de gestão descentralizada do Sistema Municipal de Transporte e 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 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 - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições; e

VI - 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.

Art. 27. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de integração do Município ao Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, devendo 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.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao Plano Diretor.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 28. Fica, o Poder Executivo, autorizado a estabelecer aditivos aos contratos de auditoria sobre o sistema de bilhetagem eletrônica em curso, bem como novos convênios que se fizerem necessários, visando o inventário dos bens, direitos e demais elementos.

Art. 29. Para a regulamentação desta Lei, fica, o Poder Executivo, obrigado a observar os seguintes prazos:

I - Criação do Fundo Municipal de Transporte Público e Mobilidade e do Conselho Municipal de Transporte Público e Mobilidade no prazo máximo de 90 dias;

Art. 30. O Poder Executivo, observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará 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 visando a melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios por parte do município.

Art. 31. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da sua publicação.

Art. 32. As despesas decorrentes da execução do disposto nesta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 33. Esta lei entrará em vigor após a sua publicação.

Sala das Sessões Dr. Jean Bazet,
em 27 de fevereiro de 2019.

Professor Pierre
Vereador - PSB