

# Câmara Municipal de Morretes



<b>Processo Legislativo nº:</b>	018/2022
<b>Projeto nº:</b>	2325/2022 - Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.
<b>Autoria:</b>	Poder Executivo
<b>Distribuição:</b>	15/03/2022
<b>Comissões Técnicas:</b>	( X ) CCJR    ( X ) CFOG    ( X ) CODSP ( X ) CLPFC    ( ) CESAS    ( ) CEDP
<b>Apreciação Única:</b>	
<b>1ª Apreciação:</b>	01/06/2022
<b>2ª Apreciação:</b>	08/06/2022
<b>3ª Apreciação:</b>	
<b>Lei Aprovada em:</b>	08/06/2022
<b>Lei Sancionada em:</b>	10/06/2022
<b>Numero da Lei :</b>	705/2022
<b>Publicações:</b>	DOM no dia 13/06/2022, edição 2538



**INICIATIVA DE PROJETO DE LEI ORDINÁRIA DO PODER EXECUTIVO Nº  
14/2022**

**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2325/2022**

**MENSAGEM**

Excelentíssimo Senhor  
Vereador Presidente da Câmara Municipal de Morretes – Estado do Paraná,  
Vereador Pastor Deimeval Borba,

Encaminhamos a mensagem da iniciativa de Projeto de Lei Ordinária do Poder Executivo Municipal nº 14/2022, que dispõe sobre “organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.”

Contando com a acolhida e aprovação deste, renovamos a Vossa Excelência e aos Nobres Vereadores, protestos de elevada estima e consideração.

**Paço Municipal Nhundiaquara, Morretes, em 14 de março de 2022.**



**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**

Prefeito



**INICIATIVA DE PROJETO DE LEI ORDINÁRIA DO PODER EXECUTIVO  
MUNICIPAL Nº 14/2022**

**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA N.º 2325/2022**

Excelentíssimo Senhor Presidente,  
Excelentíssimos Senhores Vereadores:

Encaminhamos o Projeto de Lei Ordinária de iniciativa do Poder Executivo Municipal nº 14/2022 que, dispõe sobre a “organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

O presente Projeto de Lei tem por objetivo estabelecer as diretrizes necessárias à elaboração do planejamento de mobilidade urbana do Município de Morretes.

O transporte coletivo possui suma importância para o processo de gestão das cidades. Um modelo adequado permite reduzir congestionamentos, emissão de poluentes, reduzir acidentes de trânsito, bem como proporcionar uma significativa melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos.

Atualmente, o município de Morretes carece de regulamentação e de organização quanto a esta importante demanda social. Assim, é de fundamental importância prover o transporte coletivo municipal para atendimento da população que reside distante da região central.

Isso porque, a cidade possui elevado número de cidadãos que não possuem meios próprios de locomoção, bem como a necessidade deste transporte para o desenvolvimento econômico do Município e de sua população, tendo em vista que muitos se deslocam até a sede para fins de trabalho, atendimentos médicos junto às Unidades de Saúde centrais, utilização de serviços bancários disponíveis somente na sede, bem como para desfrutar de atividades de lazer e cultura.

É relevante ainda destacar que o transporte coletivo municipal também tem a função de proporcionar uma alternativa de transporte em

substituição ao automóvel, buscando assim gerar economia à população e uma melhoria da qualidade de vida da comunidade, tendo em vista a redução da poluição ambiental, acidentes de trânsito, necessidade de investimento em obras viárias, consumo desordenado de energia, entre outros fatores que oneram os cofres públicos e o próprio bolso da população.

Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), aproximadamente 20% (vinte por cento) da população das grandes cidades brasileiras é detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% (oitenta por cento) das vias públicas.

Ante ao exposto, justamente para amparar a população que necessita de transporte público é que apresentamos o Projeto de Lei em questão, pois através do Sistema de Transporte Coletivo Municipal toda a sociedade poderá se beneficiar, podendo utilizar o transporte coletivo para seus deslocamentos de um ponto a outro da cidade e até mesmo de região a região nas proximidades do Município.

A oferta inadequada de transporte coletivo, inclusive, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição ambiental e dos congestionamentos de trânsito, os quais, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias para o transporte individual motorizado, realimentando o ciclo.

Além dos problemas da desigualdade do acesso ao transporte coletivo urbano, bem como às oportunidades e serviços municipais, existe também a questão da iniquidade no uso do espaço destinado à circulação de pessoas e bens. Os congestionamentos crescentes, por exemplo, podem ser solucionados com a ampliação do sistema viário acaba por drenar a maior parte dos recursos disponíveis, em detrimento do transporte coletivo.

Logo, é a oportunidade de proporcionar uma segunda alternativa ao munícipe que usava de veículo para se locomover, gerando maior economia a população e melhoria no município como um todo, tendo em vista que menos circulação de veículos gera redução de poluição, acidentes e maior mobilidade nas vias.

Ressaltando a importância do exposto acima, os Municípios devem priorizar a utilização do transporte público coletivo sobre o individual, conforme previsto no art. 51, inciso II, da Lei Complementar Municipal nº 06, 04 de fevereiro de 2011, *in verbis*:

**“Art. 51** A Política Municipal de Mobilidade, entendida como a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade, incluindo transportes de carga e passageiros, sistema viário, trânsito, educação de trânsito, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo-benefício social, tem como princípios básicos:

(...)

II - priorizar o transporte público coletivo sobre o individual;”

Ademais, o inciso V do art. 30 da Constituição da República Federativa do Brasil, define o transporte coletivo como um serviço de interesse local, cuja organização e prestação competem ao Município, como também estabelece que o transporte é um direito fundamental essencial, equivalente ao direito à educação e à saúde:

**Art. 6º** São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (...)

**Art. 30.** Compete aos Municípios: (...)

**V** - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Trata-se, na verdade, da relação dos deslocamentos de pessoas e bens com a própria cidade, de seu planejamento para o desenvolvimento de suas funções sociais, proporcionando o acesso universal dos cidadãos às oportunidades que a vida na urbe oferece.

Conforme o art. 7º da Lei Orgânica Municipal, compete ao Município, além de legislar sobre de assuntos de interesse local, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, transporte coletivo urbano e intramunicipal, de caráter essencial, com a finalidade de trazer maior bem estar e mobilidade aos munícipes, *in verbis*:

**Art. 7º** Compete ao Município:

**I** - legislar sobre assuntos de interesse local; (...)

**VI** - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros os seguintes serviços:

**a)** transporte coletivo urbano e intramunicipal, que terá caráter essencial; Sendo assim, é essencial conceder transporte coletivo



municipal para atendimento à população, bem como aprimorar o desenvolvimento econômico deste município e também dos municípios que necessitam desse aparato para se deslocar a fins de trabalho, saúde, entre outros fins.

Visando gerar maior dignidade aos municípios e oportunizar um Município mais desenvolvido, encaminhamos a vossa análise e deliberação, o presente Projeto de Lei para organizar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, e autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, com o intuito de atentar-se à uma prestação de serviços de qualidade aos municípios, bem como assegurar o cumprimento dos direitos previstos constitucionalmente, que irão beneficiar a população toda.

**É a justificativa.**

Sem mais, colocamo-nos à inteira disposição para mais informações e/ou esclarecimentos.

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**, Morretes, em 14 de março de 2022.



**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**  
Prefeito

**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2325/2022**

**SÚMULA: Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.**

**Capítulo I**

**DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 1º.** Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Morretes serão prestados sob os regimes público e privado, conforme a hipótese, regulados pela presente lei e regulamentados em ato infralegal.

**§ 1º** Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de Direito Público, operadas em regime de concessão ou permissão.

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

**Art. 2º.** O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Morretes, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento provido diretamente pela Administração Pública ou, indiretamente, mediante entidades administrativas descentralizadas.

**Art. 3º.** Compete ao Município diretamente, através de entidade de Administração indireta, ou, indiretamente, através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público urbano e/ou rural do Município de Morretes, sob o regime de concessão ou permissão.

**Art. 4º.** 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 e à prévia autorização do Poder Público.

## Capítulo II

### **DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

**Art. 5º.** O Serviço de Transporte Coletivo Público de passageiros no Município de Morretes obedecerá às seguintes diretrizes:

**I** – Universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;

**II** – Isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;

**III** – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;

**IV** – Eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;

**V** – Atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;

**VI** – Garantia de acesso às pessoas com deficiências e aos mais idosos;

**VII** – Integração entre os diversos meios de transporte;

**VIII** – Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;

**IX** – Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;

**X** – Economicidade no planejamento e na delegação do serviço público; e

**XI** – Publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

### Capítulo III

## **ORGANIZAÇÃO, DO PLANEJAMENTO E DA IMPLANTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

**Art. 6º.** O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo Público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002, o Plano Diretor Municipal e demais leis municipais pertinentes.

**Art. 7º.** O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público Municipal utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão, de modo a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.

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

**Art. 8º.** O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do

Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

**§ 1º** A decisão de integrar o Sistema de Transporte Municipal com Sistemas de Transporte de Municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal da Cidade, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

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

**Art. 9º.** O Poder Executivo Municipal, por razões de conveniência, oportunidade e eficiência, poderá se valer dos serviços da concessionária do transporte coletivo público para atender as linhas do transporte escolar municipal de responsabilidade da Prefeitura, integrando esse atendimento com o sistema de transporte coletivo público.

**§ 1º** Para viabilizar o disposto nesse artigo, o Poder Executivo Municipal deverá celebrar termo aditivo ou contrato administrativo específico com a concessionária, em procedimento de inexigibilidade licitatória, por prazo renovável que não ultrapasse 60 meses, na forma do art. 57, II, da Lei Federal nº 8.666/93.

**§ 2º** O contrato administrativo a que se refere o parágrafo anterior deverá prever, como remuneração da concessionária, a ser arcada com recursos orçamentários municipais, valor nunca superior ao custo atualizado do quilômetro rodado do transporte coletivo público, apurado através da planilha tarifária da concessão desse serviço.

§ 3º Na hipótese da integração do transporte coletivo público com o transporte escolar, através da assinatura do contrato a que se referem os parágrafos anteriores, interfira na equação econômico-financeira da concessão daquele primeiro serviço, acarretando redução de encargos da concessionária, o Poder Público Municipal deverá promover a competente redução tarifária, em benefício dos usuários do sistema.

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

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

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

#### **Capítulo IV**

#### **DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO**

**Art. 10.** Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, sempre em caráter temporário e por prazo determinado, nos termos desta lei.

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

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

**§ 3º** O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

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

**§ 8º** As concessões atinentes ao Serviço de Transporte Coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 15 (quinze) anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 18 da presente lei.

**§ 9º** As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, a critério do Poder Concedente, nos seguintes casos:

**I** - Quando a concessionária houver prestado o serviço com qualidade satisfatória, aferível mediante os seguintes critérios:

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

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

**II** - Quando, mediante apuração técnica do Poder Concedente, referida no art. 55 da presente lei, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão, ocasião em que a renovação ou prorrogação será efetuada por período que, ao mesmo tempo, garanta o restabelecimento da equação econômico-financeira inicial e acarrete o menor ônus possível à tarifa, limitado ao prazo estabelecido no contrato original.

**Art. 11.** Poderá o Poder Concedente prever no Projeto da Concessão e no Edital de Licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao Transporte Coletivo de Passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita da concessão, no objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

**Art. 12.** No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, no objetivo de manter a melhor prestação do serviço público, o Poder Concedente poderá modificar o modal operacional de veículos, determinando à empresa concessionária os tipos de veículos a serem utilizados, inclusive, caso necessário, com maior ou menor capacidade de transporte do que os originalmente fixados pelo Edital de Licitação, restabelecendo-se conseqüentemente a equação econômico-financeira, conforme o modal utilizado.

**Parágrafo único.** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das seguintes etapas e documentos:

**I** - Apresentação de proposta de modificação pela autoridade com competência para a assinatura do contrato;

**II** - Oportunidade da manifestação do concessionário, instruída ou não com planilha de recomposição dos preços na hipótese de rompimento da equação econômico-financeira do contrato, em prazo máximo de cinco dias úteis, prorrogável por requerimento motivado do interessado;

**III** - Apresentação de planilha de recomposição, com a indicação das fontes de custeio, ou homologação com ou sem ressalvas de planilha apresentada pelo concessionário com parecer do departamento técnico competente do Município, vistado pela Procuradoria-Geral do Município; e

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

**Art. 13.** São atribuições do Poder Concedente:

**I** - Planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;

**II** - Regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do

Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

**III** – Regular o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:

**a)** Cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;

**b)** Prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;

**c)** Responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;

**d)** Aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observadas as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;

**e)** Intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

**f)** Extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**g)** Revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**h)** Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

**i)** Zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

**j)** Estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente; e

**l)** Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

- IV** – Fixar itinerários e pontos de parada;
- V** – Fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;
- VI** – Organizar, programar e fiscalizar o sistema;
- VII** – Implantar e extinguir linhas e extensões;
- VIII** – Contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;
- IX** – Fiscalizar o gerenciamento do vale transporte;
- X** – Estabelecer intercâmbio com Institutos e Universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal da Cidade;
- XI** – Fixar os parâmetros e índices das planilhas de custos;
- XII** – Elaborar, fiscalizar e alterar a aplicação dos cálculos tarifários, sempre respeitando os índices estipulados no edital de licitação e no contrato de concessão;
- XIII** – Registrar a empresa concessionária;
- XIV** – Cadastrar o pessoal da empresa concessionária;
- XV** – Vistoriar os veículos em operação, exigindo o cumprimento das metas de qualidade e eficiência da frota, bem como o respeito à qualidade dos insumos de operação;
- XVI** – Fixar e aplicar penalidades, na forma dessa Lei e do regulamento próprio;
- XVII** – Solicitar relatório técnico operacional, quando necessário, junto à concessionária;
- XIX** – Estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;
- XX** – Monitorar o número de passageiros do sistema; e
- XXI** – Definir o *layout* dos veículos.

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

**§ 2º** A cada dois anos, o Poder Concedente poderá proceder a uma avaliação dos coeficientes de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do Custo Operacional da planilha tarifária (art. 43, da presente Lei),

avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:

**I** – Modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;

**II** – Introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu); ou

**III** – Alteração do sistema viário.

**§ 3º** Serão considerados, para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os dados colhidos pelo Departamento de Urbanismo, obedecido o seguinte procedimento:

**I** – Os dados de avaliação serão remetidos ao pelo Departamento de Urbanismo, assegurado direito de participação pelo concessionário e da população, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;

**II** – Os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal da Cidade;

**III** – Ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do Poder Concedente, considerando-se necessariamente, na forma dessa Lei, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

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

**Art. 14.** São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:

**I** - Atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;

**II** - Atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;

**III** - Efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;

**IV** - Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

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

**VI** - Adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

**VII** - Garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

**VIII** - Apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;

**IX** - Adequar os veículos de modo a garantir a acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 04 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com a Lei Federal nº 10.098/2000 e Decreto Federal nº 5.296/2004.

## **Capítulo V**

### **DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO**

**Art. 15.** As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislação aplicável.

**Art. 16.** As licitações para concessão ou permissão de Serviço de Transporte Público de Passageiros deverão se processar pela modalidade

concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos da Lei Federal nº 8.987/95.

**Art. 17.** As licitações serão precedidas de projeto completo, que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

**§ 1º** O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

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

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

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

**IV** – Os investimentos do operador, quando exigido, em obras públicas associadas à concessão; e

**V** - As formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

**§ 2º** O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

**§ 3º** As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

**§ 4º** Como fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, para escolha de projeto de execução do serviço concedido, cuja escolha

deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

**§ 5º** O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subsequente para a escolha do concessionário.

**§ 6º** Dentre as alternativas de remuneração pela adjudicação do projeto, referido no §4º deste artigo, possíveis de serem previstas no edital de licitação pode estar a contraprestação diretamente provida pelo concessionário vencedor da subsequente licitação à outorga da concessão.

**§ 7º** O projeto deverá primar sempre pelo aproveitamento de todas as possibilidades de adição de receita econômica alternativa à operação da concessão, prevendo, quando cabível e possível, a exploração associada de negócios vinculados à concessão, como, a exemplo, a exploração comercial de espaço publicitários nas estações, pontos de ônibus etc., sendo que estas receitas adicionais e alternativas serão absorvidas em favor da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**Art. 18.** O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no §8º do art. 10 da presente lei.

**Art. 19.** A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conformidade com a Lei 10.233, de 05 de junho 2001.

**Art. 20.** O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

**Art. 21.** Na elaboração do edital de licitação estão prescritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como

estão prescritas em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativo e quantitativo.

**Parágrafo único.** Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos de transporte coletivo estão vedadas exigências de qualificação técnica cujo objeto seja a demonstração de aptidão à execução de obras públicas, sendo que essas, quando integradas no objeto da concessão como encargo do concessionário, poderão ser terceirizadas pelo mesmo, que assumirá obrigação de resultado quanto à conclusão das obras em prazos e características indicados no projeto.

## Capítulo VI

### DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO

**Art. 22.** Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos, redigidos de forma clara e objetiva.

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

- I** – A delimitação do objeto e os seus elementos característicos;
- II** – Prazos para cumprimentos de encargos específicos e prazo da concessão;
- III** – A forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor;
- IV** – Os bens reversíveis;
- V** – Os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

**VI** – Os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

**VII** – Os direitos dos usuários;

**VIII** – Os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

**IX** – As garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

**X** – O crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica, quando envolvida contraprestação pecuniária do Poder Público na concessão, observadas, na hipótese, demais condições previstas na Lei nº 11.079/2004;

**XI** – As penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

**XII** – As hipóteses de rescisão; e

**XIII** – A obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

## Capítulo VII

### DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

**Art. 24.** A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei nº 8.987/95 e legislação aplicável.

**Art. 25.** A concessão será operada pela empresa ou consórcio de empresas que vencer a licitação, a qual poderá transferir o controle acionário da empresa, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com expressa e prévia anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

**Art. 26.** O Poder Concedente poderá modificar aspectos da concessão que refiram à prestação do serviço público, atinentes à frota de veículos e às condições da prestação, com vistas ao cumprimento de novas disposições regulamentares ou legais ou, ainda, com vistas ao atendimento das

necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse coletivo concretamente verificado.

**§ 1º** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 12 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

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

**Art. 27.** A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

**Art. 28.** O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de certos indicadores formulados pelo Poder Concedente por ato regulamentar ou diretamente nos editais de licitação e contratos, as quais deverão resultar na aplicação periódica de um Índice Geral de Qualidade (IGQ) da operação dos serviços executados pelo concessionário.

**§1º** Os editais e contratos poderão prever a manutenção de um valor mínimo de IGQ como condição à caducidade da concessão.

**§ 2º** Os valores de IGQ serão registrados e arquivados pelo Poder Concedente para fins de compor um histórico do operador, e serão sempre informados mediante fornecimento de atestados pelo Município desde que assim seja solicitado pelo titular do histórico acervado.

**§ 3º** O Concessionário terá direito a recurso administrativo com efeito suspensivo, em face de ato que resulta na aplicação do IGQ, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar de sua intimação, o qual deverá ser decidido pelo

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

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

## **Capítulo VIII** **DA INTERVENÇÃO**

**Art. 29.** Poderá o Poder Público, visando a assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, intervir na operação do serviço.

§ 1º. A intervenção será precedida de adequado processo administrativo que garanta a oportunidade de manifestação do interessado, com as garantias do contraditório e da ampla defesa;

§ 2º. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

**I** – Desobediência reiterada e comprovada aos dispositivos contidos na presente lei, na Lei nº 8.987/95 e nos regulamentos aplicáveis ao serviço, inclusive aqueles atinentes ao itinerário ou horário determinados à operação do serviço, salvo por motivo de força maior ou razão devidamente justificada;

**II** – Não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação, em prazo determinado, veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

**III** – O descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados; ou

**IV** – A ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados.

**Art. 30.** A intervenção será formalizada em ato administrativo próprio, devidamente motivado, com a indicação precisa das razões que a ensejaram, e também:

**I** – Do prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de três meses, prorrogáveis por mais três meses;

**II** – Das instruções e regras que orientarão a intervenção; e

**IV** – Do nome do interventor com funções de coordenação da intervenção.

**Art. 31.** No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

**Art. 32.** A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

## **Capítulo IX**

### **DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO**

**Art. 33.** Incumbe ao operador 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, aos usuários ou a terceiros.

## **Capítulo X**

### **DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA**

**Art. 34.** A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

**Art. 35.** É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

**Art. 36.** O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

**Art. 37.** A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se à luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**§ 1º** Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos da Lei nº 8.987/95.

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

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

**Art. 38.** A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 49 e parágrafos da presente lei, no edital de licitação e no contrato de concessão.

**Art. 39.** As fontes e receitas alternativas, com ou sem exclusividade, previstas no edital de licitação com vistas a integrar a receita do concessionário serão consideradas na fixação da tarifa e comporão a equação econômico-financeira do contrato de concessão.

**Art. 40.** Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

### **SEÇÃO ÚNICA** **DA TARIFA**

**Art. 41.** O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

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

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

**Art. 42.** São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

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

**Art. 43.** Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, contingências, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência Sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

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

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

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

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

**§ 5º** No cálculo para definir o FU - Fator de Utilização também será considerado:

**I** - Pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;

**II** - As horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.

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

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

**Art. 44.** Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

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

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

**III** – O prazo de vida útil, a ser considerado na planilha tarifária, para fins de depreciação será de 07 (sete) anos para ônibus, micro-ônibus e articulados;

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

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

b) De 10% (dez por cento) para veículos articulados.

**IV** - A depreciação será calculada na forma linear, ou seja, compreenderá 1/84 (um oitenta e quatro avos) do preço atualizado do veículo ou similar, ao mês, desconsiderado o valor residual de cada modal;

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

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

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

**Art. 45.** Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

**I** - Custo de pessoal de administração: os custos relativos ao pessoal da administração serão obtidos através de coeficiente em relação ao custo de pessoal de tráfego (operação), a ser definido pelo Poder Executivo na

planilha tarifária do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

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

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

**Art. 46.** Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema (atualmente PIS - COFINS - ISS - CPMF) sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente.

**Art. 47.** A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos artigos 42 a 46 da presente lei.

**Parágrafo único.** O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de menor tarifa para os fins da licitação, na forma da Lei Federal 8.987/95.

**Art. 48.** Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e do

contrato, respeitando-se os princípios e regras dessa lei e a planilha tarifária constante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

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

**Art. 49.** O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 42 a 46 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

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

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

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

**Art. 50.** A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema, pelo índice de passageiros por quilômetro - IPK.

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

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

§ 3º O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento), para mais ou para menos, do percentual equivalente à margem mínima de lucro líquido da empresa concessionária do sistema, incorporada à planilha tarifária de acordo com a regra do art. 47, parágrafo único, da presente lei.

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

**Art. 51.** Serão isentos do pagamento da tarifa:

**I** - Crianças com até 05 (cinco) anos de idade e idosos a partir dos 60 (sessenta) anos, os últimos desde que comprovada a renda familiar de até 02 salários mínimos e devidamente identificados;

**II** - Fiscais do sistema de transporte coletivo, devidamente uniformizados e credenciados, que não serão considerados como passageiros equivalentes; e

**III** - Demais passageiros que preencham os requisitos dispostos por Legislação Estadual e Federal.

**Parágrafo único.** Para a devida identificação dos idosos, poderá ser apresentado apenas um documento oficial com foto.

## **Capítulo XI**

### **DAS SANÇÕES**

**Art. 52.** Para fins da presente lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, hipótese que ensejará a aplicação das seguintes sanções:

**I** - Interdição das operações;

**II** - Aplicação de multa pecuniária, cujo valor e condições serão fixados por ato regulamentar;

**III** – Apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior; e

**IV** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 53.** O inadimplemento contratual do concessionário, assim como o descumprimento das normas regulamentares e das normas legais aplicáveis ao serviço de transporte coletivo urbano, inclusive das regras dispostas na presente lei, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

**I** – Advertência escrita;

**II** – Multa contratual;

**III** – Multa condenatória fixada em regulamento;

**IV** – Afastamento de funcionários e interdição de equipamentos e de veículos;

**V** – Intervenção, no caso de concessão;

**VI** – Rescisão do contrato;

**VII** – Declaração de caducidade da concessão.

**VIII** – Suspensão do direito de licitar por prazo não superior a 02 (dois) anos; e

**IX** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o Concessionário ressarcir o Município pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 54.** A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida de processo administrativo, realizado com as garantias do contraditório e da ampla defesa, que comporte a oportunidade de manifestação do concessionário.

**§ 1º** O processo administrativo deve ser concluído no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 2º O concessionário terá direito de defesa no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º As sanções previstas nesta lei serão contadas após a concessão de prazo de 10 (dez) dias para a defesa do concessionário, contados a partir de sua intimação, é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente, assegurado pedido de reconsideração ao Prefeito Municipal, podendo a reabilitação do particular ser requerida após 2 (dois) anos da aplicação da sanção.

§ 4º O ato de intimação do concessionário para integrar o processo administrativo referido nos parágrafos anteriores deverá indicar a hipótese fática, os fundamentos legais aplicáveis, a capitulação tipológica e demais informações necessárias ao pleno conhecimento da imputação.

§ 5º Nenhum prazo poderá iniciar-se sem que os autos do processo estejam com vista franqueada aos interessados, ainda que presos na repartição competente.

§ 6º Os pedidos de produção de provas que se mostrarem impertinentes, desnecessários, ilícitos ou protelatórios poderão ser indeferidos pela autoridade que presidir o feito, por ato suficientemente motivado.

## Capítulo XII

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

**Art. 55.** Ressalvada a hipótese do art. 10, §9º, inciso I, da presente lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público municipal de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação, quando do vencimento do prazo de contratos vigentes, apenas poderá ocorrer, sob pena de nulidade, se, em período prévio mínimo de 120 (cento e vinte) dias, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos da Lei Federal nº 8.987/95:

**I** - Levantamento amplo e completo dos elementos físicos constituintes da infraestrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros,



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



contábeis e comerciais relativos à prestação do serviço concedido, previstos no edital de licitação, no contrato de concessão e na planilha tarifária originários;

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

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

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

**V** – Celebração de acordo entre o Poder Concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de pagamento de indenização eventualmente apurada na forma do inciso anterior, ou definição de adimplemento da indenização na forma dos §§6º e 7º, desse artigo.

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

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

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

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

**§ 5º** Verificada a existência de indenização devida à concessionária, submetida a auditoria e apresentada em audiência pública, e existindo acordo entre as partes, o Poder Executivo poderá prorrogar o contrato de concessão por prazo não superior ao original, como forma de pagamento à concessionária, como prevê a regra do art. 10, § 9º, inciso II, da presente lei.

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

**§ 7º** No caso do parágrafo anterior, o pagamento da indenização devida à concessionária será realizado, mediante prévia garantia real conferida pelo Poder Concedente àquela, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, devidamente corrigidas pelo INPC ou outro índice que venha a substituí-lo.

**§ 8º** Ausente a execução do ato a que se refere o parágrafo anterior, quando couber, com o pagamento da primeira parcela à concessionária e a prestação de garantia real dos valores remanescentes, não poderá ser aberta

licitação para assinatura de novo contrato de concessão, sob pena de nulidade, salvo na hipótese do parágrafo seguinte.

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

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

**Art. 56.** Esgotado o prazo do contrato de concessão, não sendo prorrogado esse, na forma do art. 10, § 9º, inciso I, da presente lei, não estando concluídos os procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, aquela avença permanecerá vigente, até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à renovação de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

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

### **Capítulo XIII**

## **DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS**

**Art. 57.** São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I** – Receber o serviço adequado;
- II** – Ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III** – Ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários.
- IV** – Despender o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;
- V** – Ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI** – Utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo Poder Concedente;
- VII** – Ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;
- VIII** – Transportar seu animal doméstico no transporte coletivo, em caixa de transporte na forma definida pela empresa de transporte, de modo que lhes ofereça condições de proteção e conforto; e
- IX** – O ingresso e a permanência cães de assistência, à trabalho ou em treinamento, quando acompanhados do tutor ou treinador.

**Art. 58.** São deveres do usuário:

- I** – Contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;
- II** - Portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;
- III** – Desembolsar tarifa devida;
- IV** – Identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;
- V** – Contribuir, informando ao Poder Concedente e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;
- VI** - Apresentar o comprovante de passagem quando solicitado; e

**VII** – Não consumir bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus e no interior dos veículos.

#### **Capítulo XIV**

### **DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS**

**Art. 59.** O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros.

**Parágrafo único.** Para efeitos desta lei, o fretamento é classificado da seguinte forma:

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

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

**Art. 60.** A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

**I** – Contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade; e

**II** – Lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada.

**Art. 61.** O exercício da atividade de fretamento no Município de Morretes, a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela competente Secretaria Municipal.

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

**I** - Habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;

**II** - Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

**III** - Apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados na Junta Comercial do Paraná;

**IV** - Comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

**V** - Comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

**VI** - Comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

**VII** - Comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

**VIII** - Comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado do Paraná;

**IX** - Apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;

**X** - Outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal.

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

§ 3º Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.

**Art. 62.** Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

**Art. 63.** No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

**Art. 64.** É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, quando houver, exceto quando obtiver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

**Art. 65.** É proibido o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

**Art. 66.** A inobservância das obrigações estabelecidas nesta lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

- I - Retenção e remoção do veículo;
- II - Suspensão da autorização;
- III - Revogação da autorização; e
- IV - Suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

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

**Art. 67.** O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Morretes, sem a devida autorização, nos termos da presente lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

- I - Imediata apreensão do veículo; e

**II** - Aplicação de multa na importância de 100 UFM (Unidades Fiscais Municipais), com valor dobrado em caso de reincidência.

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

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

**Art. 68.** A competente Secretaria Municipal designará comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

**Art. 69.** A competente Secretaria Municipal poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

**Art. 70.** Os eventuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Morretes.

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

## **Capítulo XV**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 71.** Para fins de atendimento ao disposto da Lei Federal nº 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, englobando todas as linhas do sistema atual e outras que porventura venham a ser criadas, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogáveis por igual período.

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

§ 2º A licitação referida no “caput” do presente artigo poderá ser dispensada do procedimento prévio regulamentado no artigo 55 da presente lei, desde que observados os princípios e regras da legislação federal vigente.

**Art. 72.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**, Morretes, em 14 de março de 2022.



**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**  
Prefeito



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



Palácio Marumbi, Morretes, 15 de março de 2022.

**Mem. Int. 020/2022 - GAB**

Ref: Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022

Encaminha-se o Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que dispõe sobre a “organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”, de iniciativa do Poder Executivo Municipal, para a Diretoria Legislativa desta Casa para que proceda a:

- Instauração e Abertura do respectivo Processo Legislativo (PL);
- Encaminhamento à Procuradoria da Casa para exarar parecer jurídico acerca da legalidade do presente projeto.
- Encaminhamento aos Excelentíssimos Vereadores.

Sem mais para o momento, desde já agradeço a atenção e empenho, aproveito o ensejo para manifestar alta estima e distinta consideração e apreço.

Atenciosamente,

  
**Pastor Deimeval Borba**  
Presidente

**SR. JOÃO ALBERTO PEREIRA JUNIOR.**  
**DIRETOR LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE MORRETES.**  
**NESTA.**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## CERTIDÃO

Certifico para os devidos fins que na data de hoje autuei e instaurei o presente Processo Legislativo sob o número 018/2022, que tem como objeto o Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que dispõe sobre a “organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

Era o que havia a ser certificado.

Palácio Marumbi, Morretes, 15 de março de 2022.

**João Alberto Pereira Junior**  
Diretor Legislativo



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## TERMO DE RECEBIMENTO

Declaro que recebi o Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que dispõe sobre “organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

Palácio Marumbi, Morretes, 15 de março de 2022.

**João Alberto Pereira Junior**  
Diretor Legislativo

VEREADOR	ASSINATURA	DATA / HORÁRIO
Pastor Deimeval Borba		15/03/22
João Vitor Peluso		
Celso Ferreira de Souza		
Isael Alves		
Airton Tomazi		
Júlio Cesar Cassilha		04/04/22
Mauro Cardoso de Pontes		
Elói Nogueira		
Marcela da Silva Elias		
Fabiano Cit		15/03/2022
Luciane Costa Coelho		15/03/22



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



Palácio Marumbi, Morretes, 21 de março de 2022.

**Mem. Int 018/2022**  
**Ref: Solicitação de Parecer Jurídico**

**Prezada Senhora,**

Venho através do presente, encaminhar à Procuradoria o Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que dispõe sobre "organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências", de iniciativa do Poder Executivo Municipal, para análise e elaboração de Parecer Jurídico.

Sem mais para o momento, aproveito o ensejo para externar os sinceros votos de estima, distinta consideração e apreço.

Atenciosamente,

João Alberto Pereira Junior  
Diretor Legislativo

**DRA. DANIELE DE LIMA ALVES SANCHES.**  
**MD. PROCURADORA DA CÂMARA MUNICIPAL DE MORRETES.**  
**NESTE PRÉDIO.**

**RECEBIDO**

EM: 21 / 03 / 2022

Assinatura

Janiele L. A. Janche  
Procuradora  
OAB/PR 30 110  
Data de 10/03/2022

## PARECER JURÍDICO

### PROJETO DE LEI N.º 2325/2022



Trata-se de projeto de lei que dispõe sobre a organização dos serviços do sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes e autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.

Quanto à regularidade formal em relação à competência do Município e sua iniciativa legislativa para propor o presente projeto de lei ordinária, verifica-se que o Chefe do Executivo possui legitimidade para a propositura de projetos que visam regulamentar os serviços de transporte coletivo de passageiros, conforme dispõe o art. 7.º da Lei Orgânica do Município *in verbis*:

Art. 7.º Compete ao Município:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

(...)

VI - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros os seguintes serviços:

a) transporte coletivo urbano e intramunicipal, que terá caráter essencial;

Ainda sobre a competência municipal, em simetria tem-se o artigo 30 da Constituição Federal que estabelece

Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'A' followed by a flourish.



Também a Lei Federal n.º 12.587/2012 trata da mobilidade urbana e estabelece as atribuições municipais quanto à matéria:

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;

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

A citada Lei Federal n.º 12.587/2012 define o transporte público coletivo como: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público (Art. 4º, inciso VI).

No que refere ao conteúdo normativo do projeto esta procuradoria esclarece aos Srs. vereadores que se trata de projeto de matéria complexa, cuja análise requer cautela em suas definições e conceitos técnicos, pois a aplicação da teoria contida no projeto deve ser bem estudada a fim de que, na prática, os serviços de transporte coletivo municipal sejam prestados e fiscalizados de maneira eficiente, tudo de acordo com a legalidade.

Portanto para melhor traduzir os critérios adotados no projeto, é importante apontar os aspectos abaixo, resumidamente, de forma mais didática, conforme extraído dos artigos analisados.

- O Executivo pretende organizar e regulamentar o sistema de transporte coletivo urbano sob os regimes público e privado.

- A Lei Orgânica do Município prevê competência municipal para realizar o transporte intramunicipal de passageiros. O transporte rodoviário intermunicipal de passageiros é da competência do Estado.

- a prestação dos serviços de transporte coletivo **público** será feita por meio de concessão ou permissão.

- a prestação dos serviços de transporte coletivo **privado** será feita por meio de autorização em favor das empresas de transporte escolar e empresas de transporte por fretamento.

- os serviços de transporte coletivo público de passageiros poderão ser prestados **diretamente** pelo Município através de entidades da administração indireta (apenas para esclarecer, no município de Morretes

não existe nenhuma entidade da administração indireta- exemplo de entidade da administração indireta URBS em Curitiba ou a extinta Companhia Morretense dos Transportes Coletivos-CMTC criada pela Lei Municipal n.º 1.006/1993 e extinta pela lei Municipal n.º 229/2013) ou poderão ser prestados **indiretamente** por meio de delegação a entidades descentralizadas, que são empresas privadas especializadas (concessionárias ou permissionárias) que executarão os serviços por meio de contrato de concessão ou permissão, contratadas mediante processo licitatório, na modalidade de concorrência pública.

- o projeto contempla o transporte coletivo urbano e rural.
- contempla o transporte escolar e o transporte de fretamento como modalidades de prestação de serviços de transportes coletivo privados a ser realizado mediante autorização do Poder Público.
- o projeto permite a integração regional de sistemas de transporte coletivo de municípios vizinhos, a ser instituído por lei autorizativa.
- permite a integração do transporte coletivo público com o transporte escolar através de linhas especiais exclusivas para estudantes.
- a delegação da prestação do serviço público por concessão ou permissão será feita somente mediante lei autorizativa específica.

Obs: Não poderia ser diferente, pois a lei exige lei autorizativa para tanto, conforme se vê do art. 2.º da Lei n.º 9.074 de 07 de julho de 1995 (Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências):

Art. 2.º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

- será permitida a contratação de consórcios públicos.
- fora a **concessão comum**, o Município poderá instituir a **concessão patrocinada** e a **concessão administrativa** quando decidir que a prestação de serviço será realizada sem custo ao usuário (tanto a **concessão administrativa** quanto a **patrocinada** são modalidades de parceria público privada. Nesse tipo de parceria a empresa é remunerada pelo poder público, ou a partir de uma combinação de recursos públicos e



dos cidadãos (**concessão patrocinada**) sob a égide da Lei Federal n.º 11.079/2004).

- as concessões terão prazo máximo de 15 anos, podendo se estender por 25 anos no caso de elevados investimentos.
- contrato de concessão poderá permitir exploração de instalações comerciais e exploração de espaços para publicidade no interior e exterior dos veículos.
- o poder concedente poderá modificar, no curso contratual, o modal operacional dos veículos utilizados.
- layout dos veículos serão definidos pelo poder concedente (Município)
- pontos de ônibus e estação rodoviária poderão ser incluídos nos projetos de concessão conforme previsão do artigo 17, § 2.º: *"projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa."*
- as obras e serviços, quando forem pagas/providas pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão.
- o autor do projeto de execução do serviço (de concessão de transportes) poderá participar das licitações posteriores ao projeto escolhido vencedor.
- no que refere a depreciação de veículos o prazo de vida útil dos veículos será de 07 anos para ônibus, micro-ônibus e articulados.
- para os serviços de transporte por fretamento é vedada a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.
- um dos requisitos para prestação de serviços de fretamento é a comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros (recolhimento ISSQN)
- no caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante de validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.
- não pagam tarifas idosos a partir dos 60 (sessenta) anos, desde que comprovada a renda familiar de até 02 salários mínimos e devidamente identificados;



- o valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

- O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento),

- O cálculo da tarifa também deverá ser revisto se, no prazo de um ano da última revisão, ocorrer elevação ou redução dos custos integrantes de sua composição.

- acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 04 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com a Lei Federal n.º10.098/2000 e Decreto Federal n.º 5.296/2004.

- o cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

- a tarifa será fixada por decreto do Prefeito, em valor suficiente para manter o equilíbrio econômico e financeiro do Sistema de Transporte de modo global.

- os eventuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Morretes.

- é permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público.

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

## FUNDAMENTAÇÃO



Analisando detidamente os dispositivos do projeto não se vislumbram ilegalidades.

Os mecanismos de operação do sistema de transportes dispostos no projeto encontram-se em consonância com o que dispõe a Lei Orgânica do Município conforme se denota dos seguintes artigos:

*Art. 108 - É de responsabilidade do Município, mediante licitação e de conformidade com os interesses e necessidades da população, prestar serviços públicos, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, bem como realizar obras públicas, podendo contratá-las com particulares através de processo licitatório.*

*Art. 110 - A concessão ou a permissão de serviço público somente será efetivado com autorização da Câmara Municipal e mediante contrato, precedido de licitação.*

*§ 1º Serão nulos de pleno direito às concessões e as permissões, bem como qualquer autorização para a exploração de serviço público, feitas em desacordo com o estabelecido neste artigo;*

*§ 2º Os serviços concedidos ou permitidos ficarão sempre sujeitos à regulamentação e à fiscalização da Administração municipal, cabendo ao Prefeito Municipal aprovar as tarifas respectivas.*

*Art. 111 - Os usuários estarão representados nas entidades prestadoras de serviço público na forma que dispuser a legislação municipal, assegurando-se sua participação em decisões relativas a:*

- I- planos e programas de expansão de serviços;*
- II-revisão de base de cálculo dos custos operacionais;*
- III - política tarifária;*
- IV- nível de atendimento de população em termos de quantidade e qualidade;*
- V - mecanismos para atenção de pedidos e reclamações dos usuários, inclusive para apuração de danos causados a terceiros.*

*Parágrafo único. Em se tratando de empresa concessionária ou permissionária de serviços públicos, a obrigatoriedade mencionada neste artigo deverá constar do contrato de concessão ou permissão.*

*Art. 112- As entidades prestadoras de serviços públicos são obrigadas, pelo menos uma vez por ano, a dar ampla divulgação de suas atividades, informando, em especial, sobre planos de expansão, aplicação de recursos financeiros e realização de programas de trabalho.*

*Art. 113- Nos contratos de concessão ou permissão de serviços públicos serão estabelecidos, entre outros:*



- I - os direitos dos usuários, inclusive as hipóteses de gratuidade;*
- II - as regras de remuneração do capital e para garantir o equilíbrio econômico e financeiro do contrato;*
- III - as normas que possam comprovar eficiência no atendimento do interesse público, bem como permitir a fiscalização pelo Município, de modo a manter o serviço contínuo, adequado e acessível;*
- IV - as regras para orientar a revisão periódica das bases de cálculo dos custos e da remuneração do capital, ainda que estipulada em contrato anterior;*
- V - a remuneração dos serviços prestados aos usuários diretos, assim como a possibilidade de cobertura dos custos por cobrança e outros agentes beneficiados pela existência dos serviços;*
- VI - as condições de prorrogação, caducidade, rescisão e reversão da concessão ou permissão.*

*Parágrafo único. Na concessão ou na permissão do serviço público, o Município reprimirá qualquer forma de abuso de poder econômico, principalmente os que visem à dominação do mercado, a exploração monopolística e ao aumento abusivo de lucros.*

*Art. 114- O Município poderá revogar a concessão ou permissão dos serviços que forem executados em desconformidade com o contrato ou ato pertinente, bem como daqueles que se revelarem manifestamente insatisfatórios para o atendimento dos usuários.*

*Art. 115 - As licitações para as concessões ou permissão de serviços públicos deverão ser precedidas de ampla publicidade, inclusive no Diário Oficial do Estado, mediante edital ou comunicado resumido.*

*Art. 116- As tarifas dos serviços públicos prestados diretamente pelo Município ou órgão de sua administração descentralizada serão fixadas pelo Prefeito Municipal, cabendo à Câmara Municipal definir os serviços que serão remunerados pelo custo, acima do custo e abaixo do custo, tendo em vista seu interesse econômico social.*

*Parágrafo único. Na formação do custo dos serviços de natureza industrial computar-se-ão, além das despesas operacionais e administrativas, as reservas para depreciação e reposição dos equipamentos e instalações, bem como previsão para expansão dos serviços.*

*Art. 117- O Município poderá consorciar-se com outros Municípios para a realização de obras ou prestação de serviços públicos de interesse comum.*

*Parágrafo único. O Município deverá propiciar meios para a criação nos consórcios, de órgão consultivo constituído por cidadãos não pertencentes ao serviço público municipal.*



*Art. 118 - Ao Município é facultado conveniar com a União ou com o Estado a prestação de serviço público de sua competência privativa, quando lhes faltarem recursos técnicos ou financeiros para a execução de serviço em padrões adequados, ou quando houver interesse mútuo para a celebração do convênio.*

*Parágrafo único. Na celebração de convênio de que trata este artigo deverá o Município:*

*I - propor os planos de expansão dos serviços públicos;*

*II - propor critérios para a fixação de tarifas;*

*III - realizar avaliação periódica da prestação dos serviços;*

*Art. 119 - A criação pelo Município de entidade de administração indireta para execução de obras ou prestação de serviços públicos só será permitida caso a entidade possa assegurar sua autossustentação financeira.*

*Art. 120 - Os órgãos colegiados das entidades da administração indireta do Município terão a participação obrigatória de um representante de seus servidores eleitos por estes mediante voto direto e secreto conforme regulamentação a ser expedida por ato do Prefeito Municipal.*

O projeto também se encontra em consonância com o Plano Diretor do Município (Lei Complementar n.º 6/2011) o qual dispõe sobre a política de mobilidade urbana da seguinte forma:

*Art. 51- A Política Municipal de Mobilidade, entendida como a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade, incluindo transportes de carga e passageiros, sistema viário, trânsito, educação de trânsito, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social, tem como princípios básicos:*

*I - priorizar a acessibilidade cidadã voltada ao pedestre, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida em relação ao transporte motorizado;*

*II - priorizar o transporte público coletivo sobre o individual;*

*III - reduzir tempos de viagem;*

*IV- reduzir o consumo energético e o impacto ambiental;*

*V - considerar as questões de logística empresarial no sistema de mobilidade urbana, garantindo a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico;*



VI - articular o sistema de mobilidade municipal com o estadual e nacional, existente e planejado;

VII - proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

VIII - garantir a adequada fluidez do sistema viário e da circulação no setor histórico na circulação de bens e pessoas, integrando-se ao sistema viário e de circulação de toda a cidade de forma a garantir a integridade física do setor histórico, quer do seu conjunto, quer de suas edificações.

IX - (...)

X - (...)

XI - (...)

*Parágrafo Único - Na implementação da Política Municipal de Mobilidade deverá ser atendida a NBR 9050/2004, que trata de Acessibilidade e Mobilidade Universais.*

*Art. 52 - São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:*

*I - quanto ao transporte:*

*a) qualificar o sistema de atendimento às pessoas deficientes e com necessidades especiais;*

*b) incrementar a rede de ciclovias existente no município, garantindo condições seguras de deslocamento tanto para aqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte como para aqueles que a usam como forma de lazer.*

*c) disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas;*

*d) garantir a toda a população a oferta diária e regular de transporte coletivo;*

*e) assegurar concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte coletivo;*

*f) disciplinar e fiscalizar o transporte escolar.*

*II - quanto ao sistema viário:*

*a) garantir à população condições eficientes de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;*



- b) dotar a cidade e os distritos de um sistema viário integrado com as áreas urbana e rural e com o sistema viário intermunicipal;
- c) promover campanhas de educação para o trânsito;
- d) incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres;
- e) restringir a circulação de veículos pesados, acima de 12 (doze) toneladas no setor histórico.
- f) regulamentar o estacionamento e de carga e descarga no setor histórico de forma a não interferir na visibilidade dos bens de maior relevância;
- g) dotar e manter as vias com sinalização informativa e de trânsito;

§ 1º Ficam estabelecidos os padrões geométricos para as diretrizes viárias definidos na Lei do Sistema Viário Municipal de Morretes.

§ 2º Poderão ser definidos padrões geométricos diferenciados para as diretrizes viárias de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social.

No que refere à legislação Federal o projeto também não contém óbices considerando que os dispositivos encontram-se em consonância com as seguintes leis federais pertinentes a matéria:

- Lei n.º 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 (*Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*).
- Lei n.º 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (*Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana*).
- Lei n.º 9.074 de 07 de julho de 1995 (*Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências*).
- Lei n.º 11.079/2004 de 30 de dezembro de 2004 (*Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública*).
- Lei n.º 10.257, de 17 de julho de 2002 (- Estatuto das Cidades)
- Lei n.º 8.666 de 21 de junho de 1993 (- Lei de Licitações)



## **DOS ASPECTOS SUGERIDOS PARA FINS DE ELABORAÇÃO DE EMENDAS**

Embora o presente projeto possa ser considerado apto do ponto de vista de sua constitucionalidade, esta procuradoria verifica que em alguns aspectos poderá ser aperfeiçoado, se assim os Srs. Vereadores entenderem, seguem os seguintes apontamentos para reflexão.

- Entende-se que o transporte escolar deverá ser melhor disciplinado em lei própria dada a especificidade da matéria, considerando os regulamentos e regras específicas estabelecidas em resoluções do FNDE (Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação), Ministério da Educação, além disso, o Município recebe recursos específicos sobrevividos de programas federal e estadual voltados ao atendimento do transporte escolar, tais como Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), Programa Estadual de Transporte Escolar (PETE), Programa Caminhos da Escola etc., inclusive existem diretrizes que devem ser observadas de acordo com a Lei de Diretrizes e Bases da Educação - LDB (Lei n.º 9.394/96), a qual estabelece critérios e procedimentos para a operacionalização do Programa de Transporte Escolar Rural/Urbano sem distinções.

- Importante ressaltar que foi criado em Morretes um Comitê Municipal de Transporte Escolar, que poderá ser utilizado para fins de fiscalização e gerenciamento do setor, conforme Lei Municipal n.º 202/2013 a qual se encontra em perfeita vigência, porém não há funcionalidade uma vez que o Comitê ao que parece, não foi implantado, e se foi, já não se encontra mais em funcionamento.

- Devem os Srs. Vereadores discutirem se a integração do Transporte Escolar atrelado à concessão do transporte público coletivo, como consta no presente projeto é conveniente ao interesse da população.

Isto porque é de conhecimento geral que o Município adquiriu ônibus escolares novos, bem como está contratando profissionais monitores para o trabalho na área. Dessa maneira, o projeto não esclarece se os ônibus escolares e monitores serão cedidos para a empresa concessionária utilizá-los na prestação dos serviços de transporte público de forma integrada.

Ademais, o projeto deve contemplar especificamente o planejamento do transporte escolar, tais como linhas necessárias, itinerários, trajetos, segurança dos alunos (alunos devem se deslocar sentados e não em pé, pois as verbas recebidas pelo Município são direcionadas individualmente, por aluno usuário do transporte), tipos de veículos adequados para o transporte, pois há em Morretes regiões de difícil acesso, trechos em pontes molhadas, necessidade de demarcação de pontos de embarque e desembarque de alunos, observância de horários.



- Além disso, o presente projeto prevê a possibilidade de integração do transporte escolar atrelado ao contrato de concessão firmado com empresa que prestará os serviços de transporte coletivo público de passageiros, mediante processo de dispensa de licitação por inexigibilidade, ou seja, a empresa concessionária prestará os serviços em ambas vertentes, não havendo a possibilidade de abertura de participação para demais empresas especializadas em transporte escolar, pois consta no projeto que o transporte escolar será contratado por inexigibilidade e isso significa dizer que a própria empresa concessionária contratada será a escolhida para atender também o transporte escolar. Tal conduta em realidade contraria a previsão do art. 29, inciso XI da Lei Federal n.º 8987/1995, o qual estabelece que o poder concedente deve incentivar a competitividade, sendo recomendável, licitar ao invés de dispensar a licitação, porém caso os Srs. Vereadores entendam que a dispensa de licitação por inexigibilidade neste caso, melhor se coaduna com o interesse público, poderão assim manter o dispositivo do projeto.

- Por outro lado, por questão de melhor interesse público, oportunidade, eficiência e conveniência, caso os Senhores Vereadores entendam que as contratações de empresas de transporte escolar devam ser realizadas em separado, mediante escolha via processo licitatório deverão então, por via de emenda, suprimir do projeto o artigo 9.º e parágrafo primeiro abaixo descrito o qual prevê a referida integração por inexigibilidade.

Art. 9º. O Poder Executivo Municipal, por razões de conveniência, oportunidade e eficiência, poderá se valer dos serviços da concessionária do transporte coletivo público para atender as linhas do transporte escolar municipal de responsabilidade da Prefeitura, integrando esse atendimento com o sistema de transporte coletivo público.

§ 1.º Para viabilizar o disposto nesse artigo, o Poder Executivo Municipal deverá celebrar termo aditivo ou contrato administrativo específico com a concessionária, em procedimento de inexigibilidade licitatória, por prazo renovável que não ultrapasse 60 meses, na forma do art. 57, II, da Lei Federal nº 8.666/93.

Conforme acima já mencionado, o projeto não é voltado para a concessão do transporte de passageiros intermunicipal de competência do Estado. Dessa forma, não há no projeto disciplina específica quanto ao comportamento contratual da Empresa Graciosa S/A a qual há anos monopoliza o transporte Morretes/Paranaguá/Antonina.

Contudo, mesmo que o Município não detenha competência para atuar diretamente nas regras de concessão estadual perante a Empresa Graciosa, por outro lado, o Município possui competência para disciplinar regras sobre o uso racional do solo e parcelamento do espaço público dentro de sua jurisdição. Além disso, o próprio Plano Diretor em seu artigo 51, VI (articular o sistema de mobilidade municipal com o estadual e nacional,

existente e planejado) possui como princípio previsto na política de mobilidade urbana a obrigatoriedade de articular o sistema de mobilidade municipal com o estadual.

Art. 51 (...)

VI- articular o sistema de mobilidade municipal com o estadual e nacional, existente e planejado.

Dessa forma, os Srs. Vereadores a seus critérios, poderão solicitar ao Executivo a inclusão de aspectos relacionados a tal articulação com o sistema de transporte de passageiros da esfera estadual, ou até mesmo, se preferirem, poderão acrescentar algum dispositivo nesse sentido por via de emenda cabível. Parta tanto, poderão utilizar como base o artigo 13, inciso II do projeto que dispõe:

Art. 13. São atribuições do Poder Concedente:

I - (...)

II - Regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

- Outro ponto que os Srs. Vereadores devem atentar é quanto a vida útil dos veículos (art. 44, III - **7 anos de vida útil**). Vida útil não se confunde com tempo de fabricação. O projeto só contempla tempo de fabricação dos ônibus para fretamento por via de **autorização** (15 anos de fabricação), mas quanto aos serviços de transporte coletivo de passageiros nada consta no projeto sobre data de fabricação dos ônibus de transporte coletivo por via de **concessão e permissão, só** consta que o Município poderá prever o aumento, em até 2 anos, a idade média máxima da frota e a idade máxima de cada veículo (Art. 44, V, §1.º). Dessa forma, os Srs. Vereadores poderão, se assim quiserem regulamentar a questão do tempo de fabricação dos ônibus, e o máximo permitido para uso.

- Sobre a proteção ambiental o projeto contempla que a prestação de serviços de transporte deverá ser sustentável, norteado implicitamente pelas disposições do Estatuto das Cidades (legislação que contém dispositivos que fomentam a preservação ambiental). No entanto, o projeto não traz maiores apontamentos acerca da garantia da preservação ambiental como obrigação do Poder Executivo, apenas o artigo 13, alínea j assim prevê:

*j) Estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;*



Já o artigo 14 trata da responsabilidade ambiental da empresa delegatária do serviço:

Art. 14. São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:

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

Importante esclarecer aos Srs. Vereadores que os veículos em circulação devem ter suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que deve ser obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruídos (art. 104 da Lei nº 9.503, de 1997).

Ressalta-se que conduzir veículo em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, constitui falta grave, com aplicação de multa e retenção do veículo para regularização (inciso XVIII, art. 230, da Lei nº 9.503, de 1997- Código de Trânsito).

- Dessa forma, para melhor dispor acerca desta importante obrigação municipal (cf. art. 51, IV do Plano Diretor) e considerando que o projeto é incompleto quanto à obrigatoriedade de preservação do meio ambiente, sugere-se aos Srs. Vereadores, a elaboração de emenda, para o fim de incluir nas obrigações do Poder Público, fazendo constar no artigo 13 a seguinte obrigação:

- buscar a redução da poluição ambiental em todas as suas formas e garantir que a pessoa jurídica contratada para operar o sistema de transporte público do Município de Morretes utilize veículos que consumam combustíveis com a menor característica poluente possível, conforme parâmetros exigidos pelas normas ambientais e de trânsito vigentes.

E ainda sugere-se incluir:

- garantir que seja afixado em cada veículo em operação, em local de fácil visualização pelos usuários, o Laudo de Vistoria Técnica com o devido prazo de validade.

No que refere a fiscalização das concessões, permissões e autorizações, os Srs. Vereadores poderão melhor verificar se a Secretaria competente POSSUI SERVIDORES SUFICIENTES PARA VISTORAR, FISCALIZAR e LAVRAR AUTOS DE INFRAÇÃO, os quais devem ser executados apenas por servidores efetivos, dotados de poder de polícia. Não há no projeto nenhum



artigo que trate especificamente por quem será exercida a fiscalização. Cabe portanto, emenda para este fim, na forma abaixo sugerida:

Art. - A fiscalização dos serviços de que trata esta Lei será exercida pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, através de servidores designados para realizar tal atribuição fiscalizatória.

Parágrafo único: Entre outras funções pertinentes à fiscalização dos serviços, incumbirá aos fiscais efetuar vistorias em geral, orientar, lavrar autos de infração para imposição de multas, apreender veículos e fiscalizar o cumprimento das normas relativas ao serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de Morretes.

O projeto também nada consta sobre limite de velocidade dos veículos envolvidos, principalmente em relação aos ônibus que poderão ser utilizados no transporte escolar. Portanto, poderá ser feita emenda ao artigo 26, incluindo-se um parágrafo para constar que:

- O Poder concedente, através de ato próprio, seja este portaria ou decreto, e com vistas a atender o interesse público, poderá estabelecer as linhas ou grupo de linhas urbanas, rurais e escolares, horários, itinerários, pontos de parada para embarque e desembarque, terminais, **limites de velocidade** e frota necessária, que deverão ser definidas de forma detalhada e farão parte integrante do processo licitatório com vistas a outorga da concessão para transporte coletivo de passageiros.

Referida emenda também poderá ser feita no artigo 14 do projeto, inciso VII na forma abaixo:

Art. 14. São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:

VII- Garantir a segurança e a integridade física dos usuários; **principalmente no caso do transporte escolar, a observância quanto ao limite de velocidade empreendida nos deslocamentos.**

Sobre a responsabilidade de manutenção dos pontos de ônibus/abrigos, pontos de paradas, estação rodoviária, também não consta no projeto. Segue sugestão de emenda da seguinte forma:

- A responsabilidade pela manutenção dos pontos de ônibus, abrigos e pontos de parada de ônibus será do Poder Público, que poderá delegar tal atividade a terceiros, mediante competente processo licitatório.

Fora a ausência de responsabilidade quanto à manutenção dos pontos, consta no projeto que a empresa operadora poderá construir pontos e estação rodoviária, conforme se denota do artigo 17 do projeto:



Art. 17 (...)

§ 2º O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

§ 3º As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

Sobre essa questão, os srs. vereadores deverão observar que o projeto prevê a exploração comercial e publicitária tanto nos veículos quanto nos pontos e estações rodoviárias etc. Portanto, caso a exploração comercial e publicitária reverta em benefício da concessionária fazendo parte da remuneração desta, não faz sentido o Poder Público arcar com a manutenção dos pontos de parada e ainda disponibilizar os espaços publicitários e exploração de comércio em prol e benefício da concessionária. O artigo 11 do projeto prevê que o resultado da exploração comercial e publicitária será **considerada como fonte acessório ou alternativa de receita da concessão**. Mas o projeto não esclarece qual o formato da distribuição de tal renda, ou seja, se a renda será revertida ao cofre público ou a benefício da empresa concessionária. Ademais o § 3.º do artigo 17 acima citado, prevê que o serviço quando remunerado pela Administração não poderá ser parte integrante do projeto da concessão:

§ 3.º As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

Ainda no que refere ao assunto sobre a exploração da publicidade consta no artigo 11 do projeto o seguinte:

Art. 11. Poderá o Poder Concedente prever no Projeto da Concessão e no Edital de Licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao Transporte Coletivo de Passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita da concessão, no objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

Ocorre que não há maiores apontamentos acerca das regras para o uso e exploração publicitárias dos espaços e veículos, podendo portanto, os Srs. Vereadores elaborar, como sugestão, o seguinte teor de emenda:

§ 1.º A publicidade ou propaganda veiculada não poderá impedir ou embaraçar o campo de visão dos motoristas, nem conter elementos que prejudiquem a visibilidade dos veículos ou sinais de trânsito.



§ 2.º A propaganda ou publicidade não poderá conter informações que:

I - façam referência a bebidas alcoólicas, produtos que contenham tabaco, ou outras substâncias consideradas entorpecentes e a medicamentos;

II - promovam qualquer tipo de preconceito étnico, religioso ou sexual;

III - induzam qualquer tipo de discriminação contra idosos ou pessoas com deficiência;

IV - atentem contra a moral e os bons costumes; ou

V - possuam cunho eleitoral ou político partidário.

§ 3.º Nos locais destinados à veiculação de propaganda, sempre que requisitado pelo Poder Concedente, deverá ser destinado 20% (vinte por cento) do espaço para divulgação de assuntos de utilidade pública, nas áreas de educação, saúde, esporte, turismo e outras de interesse público.

A Lei Federal n.º 9.074/1995 que trata sobre as concessões e permissões do serviço público estabelece que é dever e responsabilidade da empresa concessionária a manutenção e conservação de bens e instalações entregues à sua administração:

Art. 34. A concessionária que receber bens e instalações da União, já revertidos ou entregues à sua administração, deverá:

I - arcar com a responsabilidade pela manutenção e conservação dos mesmos;

No que refere aos contratos de concessão que serão firmados entre o Município e empresa concessionária, após assinaturas deverá dar-se ciência à esta Câmara Municipal, isso em cumprimento ao artigo 31, § 2.º da Lei n.º 9.074/1995.

Art. 32. (...)

§ 1º (...)

§ 2º *Declarada vencedora a proposta referida neste artigo, os contratos definitivos, firmados entre a empresa estatal e os fornecedores de bens e serviços, serão, obrigatoriamente, **submetidos à apreciação dos competentes órgãos de controle externo e de fiscalização específica.***

Sugere-se portanto, a seguinte emenda:



- O contrato firmado entre o Poder Executivo e a Concessionária, após a sua assinatura, será encaminhado à Câmara de Vereadores no prazo de 30 (trinta) dias para dar vistas ao Poder Legislativo Municipal.

Quanto a questão de eventual uso de garagens e espaços para oficinas de ônibus, a fim de evitar questões de uso indevido de espaço público por concessionárias/permissionárias, os Srs. Vereadores poderão disciplinar mediante emenda o seguinte texto:

Fica proibida a concessão, a qualquer título, de patrimônio público municipal para a implantação de garagens e oficinas na exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros, devendo a concessionária às suas expensas garantir tais mecanismos de manutenção do transporte coletivo, objeto da concessão.

Quanto a gratuidade de tarifa para os idosos consta no projeto que os idosos acima de 60 anos não pagam tarifa, porém apenas os idosos de baixa renda, pois o projeto exige comprovação de renda familiar por idoso no valor correspondente a 2 (dois) salários mínimos.

Dessa forma, devem os Srs. Vereadores analisarem se esta opção restritiva, de imposição de renda limitadora da gratuidade tarifária, é conveniente para a população. Para o transporte de passageiros interestadual a lei prevê o limitador do rendimento. No entanto, em âmbito municipal, o Município possui competência para limitar a gratuidade mediante critério de renda ou não. Apenas a título de informação, em pesquisas esta procuradora encontrou Municípios que editaram leis municipais disponibilizando o transporte gratuito para todos os idosos acima de 60 anos ou limitando a renda do idoso apenas aos que possuem idade entre 60 e 64 anos. Já para os idosos acima de 65 anos, diversos municípios optam por manter a gratuidade integral da tarifa, independentemente de rendimento financeiro.

Não constou no projeto a previsão da ocorrência de serviços de transporte extraordinário a serem prestados em ocasiões de maior movimento de pessoas e maior necessidade do uso público de transporte. Assim, sugere-se a seguinte emenda:

- serão prestados de forma extraordinária os serviços de transportes coletivos público executados e explorados em atendimento às necessidades excepcionais de transporte, causadas por fatos eventuais, com maior concentração de pessoas tais como: feiras, festas públicas, shows, espetáculos circenses, exposições, atividades esportivas, seminários, congressos e outros de interesse público devidamente motivado e justificado.



Última recomendação que faz esta procuradoria, é quanto a fiscalização que este Poder Legislativo deverá empreender no que refere a vedação da participação nos serviços de transporte público coletivo, de empresas/pessoas jurídicas que representem direta ou indiretamente eventuais servidores/secretários/agentes políticos, figuras públicas, ou interpostas pessoas de alguma maneira ligadas ao Poder Executivo.

Caso, venha a ser confirmado algum interesse particular atrelado à existência de interposta empresa que pretenda beneficiar-se de futura concessão/permissão/ou autorização regulamentada a partir da aprovação do presente projeto, cujo interesse represente alguma forma de desvio de finalidade, ou infração ao princípio da impessoalidade, e demais princípios de direito administrativo, devem os Srs. Vereadores desta Casa, analisarem sobretudo a idoneidade e probidade da intenção de fundo do projeto, e se este possui origem elaborativa segura em prol da coletividade.

Por fim, por ora, **o presente projeto encontra-se constitucionalmente regular**, não tendo esta Procuradoria vislumbrado ofensa ao ordenamento jurídico vigente. Embora em seu mérito o projeto possua nuances que devem ser analisadas pelos Srs. Edis, caso queiram elaborar as emendas acima sugeridas, a fim de possibilitar a melhor aprovação plenária da presente proposição.

Palácio Marumbi, Morretes 18 de abril de 2022.

  
**DANIELE DE LIMA ALVES SANCHES**  
Procuradora Legislativa  
Portaria n.º 127/2010



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## TERMO DE RECEBIMENTO

Declaro que recebi o Parecer Jurídico do Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que dispõe sobre “organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

Palácio Marumbi, Morretes, 19 de abril de 2022.

João Alberto Pereira Junior  
Diretor Legislativo

VEREADOR	ASSINATURA	DATA / HORÁRIO
Pastor Deimeval Borba		25/04/22
João Vitor Peluso		25/04/22
Celso Ferreira de Souza		
Isael Alves		25/04/22
Airton Tomazi		25/04/22
Júlio Cesar Cassilha		25/04/22
Mauro Cardoso de Pontes		25/04/22
Elói Nogueira		
Marcela da Silva Elias		
Fabiano Cit		25/04/2022
Luciane Costa Coelho		25/04/22 16h15



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## PROJETO DE LEI Nº 2.325/2022

**SÚMULA: QUE DISPÕE SOBRE “ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MORRETES, AUTORIZA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL A DELEGAR A SUA EXECUÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.**

**INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**

**À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO.**

Senhor Presidente,

Em atendimento aos Artigos 42 e 113 do Regimento Interno da Câmara, estamos encaminhando a Vossa Excelência o Projeto em epígrafe para parecer. Caso demonstre interesse, Vossa Excelência poderá reservar à sua própria consideração o parecer sobre o objeto Projeto em comento (Art. 42, § 2º do Regimento Interno). Após, voltem para apreciação.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Pastor Deimeval Borba**  
**Presidente**

**Excelentíssimo Senhora Vereadora Luciane Costa Coelho.**  
**Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Redação.**  
**Nesta Câmara Municipal**

Recebi o Projeto supra. Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Presidente**  
**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## PROJETO DE LEI Nº 2.325/2022

**SÚMULA: QUE DISPÕE SOBRE “ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MORRETES, AUTORIZA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL A DELEGAR A SUA EXECUÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.**

**INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**

**À COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E GESTÃO.**

Senhor Presidente,

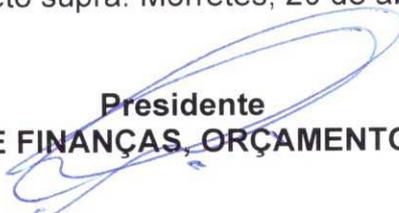
Em atendimento aos Artigos 42 e 113 do Regimento Interno da Câmara, estamos encaminhando a Vossa Excelência o Projeto em epígrafe para parecer. Caso demonstre interesse, Vossa Excelência poderá reservar à sua própria consideração o parecer sobre o objeto Projeto em comento (Art. 42, § 2º do Regimento Interno). Após, voltem para apreciação.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Pastor Deimeval Borba**  
**Presidente**

**Excelentíssimo Senhor Vereador João Vitor Peluso da Silva.**  
**Presidente da Comissão de Finanças, Orçamento e Gestão.**  
**Nesta Câmara Municipal**

Recebi o Projeto supra. Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Presidente**  
**COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E GESTÃO**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## PROJETO DE LEI Nº 2.325/2022

**SÚMULA: QUE DISPÕE SOBRE “ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MORRETES, AUTORIZA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL A DELEGAR A SUA EXECUÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.**

**INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**

**À COMISSÃO DE OBRAS, DESENVOLVIMENTO E SERVIÇOS PÚBLICOS.**

Senhor Presidente,

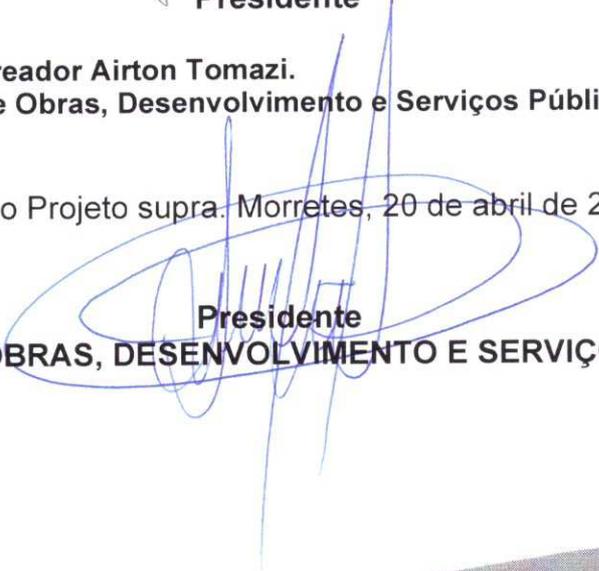
Em atendimento aos Artigos 42 e 113 do Regimento Interno da Câmara, estamos encaminhando a Vossa Excelência o Projeto em epígrafe para parecer. Caso demonstre interesse, Vossa Excelência poderá reservar à sua própria consideração o parecer sobre o objeto Projeto em comento (Art. 42, § 2º do Regimento Interno). Após, voltem para apreciação.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Pastor Deimeval Borba**  
**Presidente**

**Excelentíssimo Senhor Vereador Airtom Tomazi.**  
**Presidente da Comissão de Obras, Desenvolvimento e Serviços Públicos.**  
**Nesta Câmara Municipal**

Recebi o Projeto supra. Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Presidente**

**COMISSÃO DE OBRAS, DESENVOLVIMENTO E SERVIÇOS PÚBLICOS**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## PROJETO DE LEI Nº 2.325/2022

**SÚMULA: QUE DISPÕE SOBRE “ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MORRETES, AUTORIZA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL A DELEGAR A SUA EXECUÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.**

**INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**

**À COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE.**

Senhor Presidente,

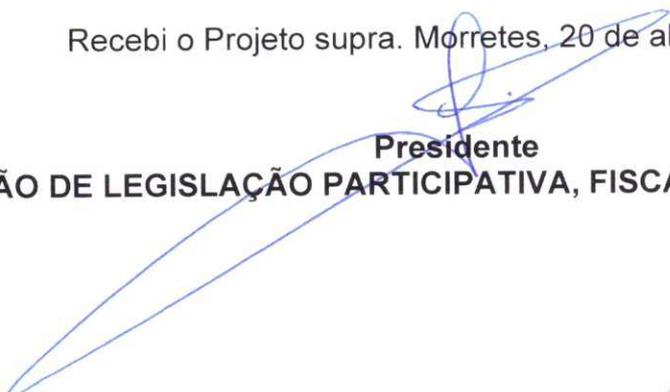
Em atendimento aos Artigos 42 e 113 do Regimento Interno da Câmara, estamos encaminhando a Vossa Excelência o Projeto em epígrafe para parecer. Caso demonstre interesse, Vossa Excelência poderá reservar à sua própria consideração o parecer sobre o objeto Projeto em comento (Art. 42, § 2º do Regimento Interno). Após, voltem para apreciação.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Pastor Deimeval Borba**  
**Presidente**

**Excelentíssimo Senhor Vereador Elói Nogueira.**  
**Presidente da Comissão de Legislação Participativa, Fiscalização e Controle.**  
**Nesta Câmara Municipal**

Recebi o Projeto supra. Morretes, 20 de abril de 2022.

  
**Presidente**  
**COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

## TERMO DE DESIGNAÇÃO DE RELATOR

PROJETO DE LEI Nº 2325/2022

**SÚMULA** - “Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Adimistração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

**INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**

**Senhor Vereador,**

Em atenção ao Art. 43 do RI da Câmara, estou encaminhando o Projeto de Lei em epígrafe para Vossa Excelência exarar Parecer. (§ 1º do Art. 43 do RI). Na oportunidade informamos que conforme § 7º do Art. 43 do RI o relator designado terá prazo regimental de 04 (quatro) dias para apresentação do Parecer a fim de ser discutido e apreciado pelos demais membros da Comissão.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

**Luciane Costa Coelho**  
Presidente da Comissão

### Recibo

Recebi o Projeto supracitado.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

**Vereador - Isael Alves da Silva**

**EXMO. SENHOR.** *Isael*  
**MD. MEMBRO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO**  
**CÂMARA MUNICIPAL MORRETES**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO E GESTÃO

### TERMO DE DESIGNAÇÃO DE RELATOR

#### PROJETO DE LEI Nº 2325/2022

SÚMULA - "Organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências."

#### INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL

Senhor Vereador,

Em atenção ao Art. 43 do RI da Câmara, estou encaminhando o Projeto de Lei em epígrafe para Vossa Excelência exarar Parecer. (§ 1º do Art. 43 do RI). Na oportunidade informamos que conforme § 7º do Art. 43 do RI o relator designado terá prazo regimental de 04 (quatro) dias para apresentação do Parecer a fim de ser discutido e apreciado pelos demais membros da Comissão.

Palácio Marumbi, Morretes, 25 de abril de 2022.

**João Peluso**  
Presidente da Comissão

Recibo

Recebi o Projeto supracitado.

Palácio Marumbi, Morretes, 25 de ABRIL de 2022.

Vereador \_\_\_\_\_

EXMO. SENHOR. Fabiano Cit  
MD. MEMBRO DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO E GESTÃO  
CÂMARA MUNICIPAL MORRETES



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## COMISSÃO DE OBRAS, DESENVOLVIMENTO E SERVIÇOS PÚBLICOS TERMO DE DESIGNAÇÃO DE RELATOR

PROJETO DE LEI Nº 2.325/2022

**SÚMULA - "ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MORRETES, AUTORIZA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL A DELEGAR A SUA EXECUÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".**  
**INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**

**Senhor Vereador,**

Em atenção ao Art. 43 do RI da Câmara, estou encaminhando o Projeto de Lei em epígrafe para Vossa Excelência exarar Parecer. (§ 1º do Art. 43 do RI). Na oportunidade informamos que conforme § 7º do Art. 43 do RI o relator designado terá prazo regimental de 04 (quatro) dias para apresentação do Parecer a fim de ser discutido e apreciado pelos demais membros da Comissão.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

**AIRTON TOMAZI**  
Presidente da Comissão

### **Recibo**

Recebi o Projeto supracitado.  
Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

Vereador: \_\_\_\_\_

**EXMO. SENHOR. JULIO CÉSAR CASSILHA**  
**MD. MEMBRO DA COMISSÃO DE OBRAS, DESENVOLVIMENTO E**  
**SERVIÇOS PÚBLICOS.**  
**CÂMARA MUNICIPAL MORRETES**



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## COMISSÃO DE (Legislação Participativa Fiscalização e Controle)

### TERMO DE DESIGNAÇÃO DE RELATOR

#### PROJETO DE LEI Nº 2325/2022

SÚMULA - "Organização dos serviços do Sistema de transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências."

#### INICIATIVA – PODER EXECUTIVO MUNICIPAL

Senhor Vereador,

Em atenção ao Art. 43 do RI da Câmara, estou encaminhando o Projeto de Lei em epígrafe para Vossa Excelência exarar Parecer. (§ 1º do Art. 43 do RI). Na oportunidade informamos que conforme § 7º do Art. 43 do RI o relator designado terá prazo regimental de 04 (quatro) dias para apresentação do Parecer a fim de ser discutido e apreciado pelos demais membros da Comissão.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

Elói Nogueira  
Presidente da Comissão

#### Recibo

Recebi o Projeto supracitado.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de abril de 2022.

Vereador

EXMO. SENHOR Julio Cesar Cassilha  
MD. MEMBRO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA  
FISCALIZAÇÃO E CONTROLE  
CÂMARA MUNICIPAL MORRETES



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## PARECER DA COMISSÃO DE: Finanças, Orçamento e Gestão

### PROJETO DE LEI N° 2325/2022

**SÚMULA:** “Organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

#### Relatório

O Projeto de Lei em epígrafe primeiramente foi protocolado nesta casa na data de 19/04/2022, posteriormente no dia 20/04/2022, o mesmo foi encaminhado para esta Comissão e por fim, em 20/04/2022 o Presidente designou o vereador Fabiano Cit para exercer a relatoria.

#### Análise

Em análise ao Projeto de Lei 2325/2022, considerando o parecer jurídico exarado pela Procuradoria da Casa, no dia 20 de Abril do corrente ano, o vereador Fabiano Cit, designado relator tem posicionamento favorável ao prosseguimento do projeto de lei em questão e por não haver óbices para apreciação do mesmo, considerando que os dispositivos encontram-se constitucionalmente regular em consonância com as leis pertinentes a matéria financeira e orçamentária bem como com o Plano Diretor do Município, de maneira que não afetará os cofres públicos.

É o Parecer.

Palácio Marumbi, Sala das Comissões, 26 de Abril de 2022.

João Vitor Peluso da Silva  
Vereador

Vereador Fabiano Cit  
Relator



Ofício nº 305/2022 – GAB.

Morretes, 03 de maio de 2022

Exmo. Sr.

**Vereador Pastor Deimeval Borba**

Presidente da Câmara Municipal de Morretes

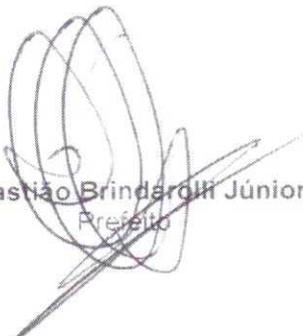
Morretes - PR

Senhor Presidente,

Vimos respeitosamente, por meio deste, solicitar a RETIRADA do Projeto de lei nº 2.325/2022 – que dispõe sobre "organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.", para adequações que se fazem necessárias.

Ficamos à disposição para demais esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
**Sebastião Brindaroli Júnior**  
Prefeito



Ofício nº311 /2022 – GAB.

Morretes, 06 de maio de 2022

Exmo. Sr.

**Vereador Pastor Deimeval Borba**

Presidente da Câmara Municipal de Morretes

Morretes - PR

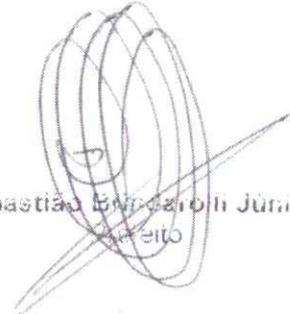
Senhor Presidente,

Considerando o Ofício nº 305/2022 encaminhado do Poder Executivo Municipal, que solicitou a RETIRADA do Projeto de lei nº 2.325/2022 – que dispõe sobre "organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.", para adequações.

Considerando o interesse público sobre a necessidade de regulamentar o serviço do qual especifica o referido projeto de lei, vimos respeitosamente a esta Casa de Leis apresentar o Substitutivo ao Projeto de lei ordinária nº 2.325/2022, com as devidas considerações, conforme discussão realizada entre os Poderes Executivo e Legislativo.

Ficamos á disposição para demais esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
Sebastião B. de Azevedo Junior  
Vereador



**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI ORDINÁRIA DO PODER EXECUTIVO  
Nº 14/2022**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2.325/2022**

**MENSAGEM**

Excelentíssimo Senhor  
Vereador Presidente da Câmara Municipal de Morretes – Estado do Paraná,  
Vereador Pastor Deimeval Borba,

Encaminhamos a mensagem do Substitutivo do Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 , que dispõe sobre “organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.”

Contando com a acolhida e aprovação deste, renovamos a Vossa Excelência e aos Nobres Vereadores, protestos de elevada estima e consideração.

**Paço Municipal Nhundiaquara, Morretes, em 06 de maio de 2022.**

**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**

Deputado



**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI ORDINÁRIA DO PODER EXECUTIVO  
MUNICIPAL Nº 14/2022**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2.325/2022**

**JUSTIFICATIVA:**

Excelentíssimo Senhor Presidente,  
Excelentíssimos Senhores Vereadores:

Encaminhamos o Substitutivo do Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que dispõe sobre a “organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

O presente Projeto de Lei tem por objetivo estabelecer as diretrizes necessárias à elaboração do planejamento de mobilidade urbana do Município de Morretes.

O transporte coletivo possui suma importância para o processo de gestão das cidades. Um modelo adequado permite reduzir congestionamentos, emissão de poluentes, reduzir acidentes de trânsito, bem como proporcionar uma significativa melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos.

Atualmente, o município de Morretes carece de regulamentação e de organização quanto a esta importante demanda social. Assim, é de fundamental importância prover o transporte coletivo municipal para atendimento da população que reside distante da região central.

Isso porque, a cidade possui elevado número de cidadãos que não possuem meios próprios de locomoção, bem como a necessidade deste transporte para o desenvolvimento econômico do Município e de sua população, tendo em vista que muitos se deslocam até a sede para fins de trabalho, atendimentos médicos junto às Unidades de Saúde centrais, utilização de serviços bancários disponíveis somente na sede, bem como para desfrutar de atividades de lazer e cultura.

É relevante ainda destacar que o transporte coletivo municipal também tem a função de proporcionar uma alternativa de transporte em



substituição ao automóvel, buscando assim gerar economia à população e uma melhoria da qualidade de vida da comunidade, tendo em vista a redução da poluição ambiental, acidentes de trânsito, necessidade de investimento em obras viárias, consumo desordenado de energia, entre outros fatores que oneram os cofres públicos e o próprio bolso da população.

Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), aproximadamente 20% (vinte por cento) da população das grandes cidades brasileiras é detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% (oitenta por cento) das vias públicas.

Ante ao exposto, justamente para amparar a população que necessita de transporte público é que apresentamos o Projeto de Lei em questão, pois através do Sistema de Transporte Coletivo Municipal toda a sociedade poderá se beneficiar, podendo utilizar o transporte coletivo para seus deslocamentos de um ponto a outro da cidade e até mesmo de região a região nas proximidades do Município.

A oferta inadequada de transporte coletivo, inclusive, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição ambiental e dos congestionamentos de trânsito, os quais, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias para o transporte individual motorizado, realimentando o ciclo.

Além dos problemas da desigualdade do acesso ao transporte coletivo urbano, bem como às oportunidades e serviços municipais, existe também a questão da iniquidade no uso do espaço destinado à circulação de pessoas e bens. Os congestionamentos crescentes, por exemplo, podem ser solucionados com a ampliação do sistema viário acaba por drenar a maior parte dos recursos disponíveis, em detrimento do transporte coletivo.

Logo, é a oportunidade de proporcionar uma segunda alternativa ao munícipe que usava de veículo para se locomover, gerando maior economia a população e melhoria no município como um todo, tendo em vista que menos circulação de veículos gera redução de poluição, acidentes e maior mobilidade nas vias.

Ressaltando a importância do exposto acima, os Municípios devem priorizar a utilização do transporte público coletivo sobre o individual, conforme previsto no art. 51, inciso II, da Lei Complementar Municipal nº 06, 04 de fevereiro de 2011, *in verbis*:

**“Art. 51** A Política Municipal de Mobilidade, entendida como a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade, incluindo transportes de carga e passageiros, sistema viário, trânsito, educação de trânsito, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo-benefício social, tem como princípios básicos:

(...)

II - priorizar o transporte público coletivo sobre o individual;”

Ademais, o inciso V do art. 30 da Constituição da República Federativa do Brasil, define o transporte coletivo como um serviço de interesse local, cuja organização e prestação competem ao Município, como também estabelece que o transporte é um direito fundamental essencial, equivalente ao direito à educação e à saúde:

**Art. 6º** São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (...)

**Art. 30.** Compete aos Municípios: (...)

**V** - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Trata-se, na verdade, da relação dos deslocamentos de pessoas e bens com a própria cidade, de seu planejamento para o desenvolvimento de suas funções sociais, proporcionando o acesso universal dos cidadãos às oportunidades que a vida na urbe oferece.

Conforme o art. 7º da Lei Orgânica Municipal, compete ao Município, além de legislar sobre de assuntos de interesse local, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, transporte coletivo urbano e intramunicipal, de caráter essencial, com a finalidade de trazer maior bem estar e mobilidade aos munícipes, *in verbis*:

**Art. 7º** Compete ao Município:

**I** - legislar sobre assuntos de interesse local; (...)

**VI** - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros os seguintes serviços:

**a)** transporte coletivo urbano e intramunicipal, que terá caráter essencial; Sendo assim, é essencial conceder transporte coletivo



municipal para atendimento à população, bem como aprimorar o desenvolvimento econômico deste município e também dos municípios que necessitam desse aparato para se deslocar a fins de trabalho, saúde, entre outros fins.

Visando gerar maior dignidade aos municípios e oportunizar um Município mais desenvolvido, encaminhamos a vossa análise e deliberação, o presente Projeto de Lei para organizar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, e autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, com o intuito de atentar-se à uma prestação de serviços de qualidade aos municípios, bem como assegurar o cumprimento dos direitos previstos constitucionalmente, que irão beneficiar a população toda.

Ademais, por esta razão, se faz necessária a substituição do Projeto de Lei proposto na Câmara Municipal de Vereadores, de forma a aderir às sugestões da Procuradoria da Câmara Legislativa, incluindo dispositivos regulamentadores da publicidade e de vistoria dos veículos, normativas que visam a redução da poluição ambiental; dispõe sobre o controle de velocidade dos transportes e atribui a fiscalização à Secretaria Municipal de Infraestrutura; bem como estabelece o atendimento extraordinário do transporte público coletivo em eventos de grande participação, enquanto exclui o transporte público escolar da modalidade de concessão, pois já atendido pelo Município.

**É a justificativa.**

Sem mais, colocamo-nos à inteira disposição para mais informações e/ou esclarecimentos.

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**, Morretes, em 06 de maio de 2022.

**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**  
Prefeito



## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2.325/2022**

**SÚMULA:** Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.

### **Capítulo I**

#### **DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 1º.** Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Morretes serão prestados sob os regimes público e privado, conforme a hipótese, regulados pela presente lei e regulamentados em ato infralegal.

**§ 1º** Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de Direito Público, operadas em regime de concessão ou permissão.

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

**Art. 2º.** O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Morretes, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento provido diretamente pela Administração Pública ou, indiretamente, mediante entidades administrativas descentralizadas.

**Art. 3º.** Compete ao Município diretamente, através de entidade de Administração indireta, ou, indiretamente, através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público urbano e/ou rural do Município de Morretes, sob o regime de concessão ou permissão.

**Art. 4º.** 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 e à prévia autorização do Poder Público.

**Capítulo II**  
**DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO**  
**PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

**Art. 5º.** O Serviço de Transporte Coletivo Público de passageiros no Município de Morretes obedecerá às seguintes diretrizes:

**I** – Universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;

**II** – Isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscrias as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;

**III** – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;

**IV** – Eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;

**V** – Atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;

**VI** – Garantia de acesso às pessoas com deficiências e aos mais idosos;

**VII** – Integração entre os diversos meios de transporte;



**VIII** – Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;

**IX** – Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;

**X** – Economicidade no planejamento e na delegação do serviço público; e

**XI** – Publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

### **Capítulo III**

#### **ORGANIZAÇÃO, DO PLANEJAMENTO E DA IMPLANTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

**Art. 6º.** O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo Público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002, o Plano Diretor Municipal e demais leis municipais pertinentes.

**Art. 7º.** O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público Municipal utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão, de modo a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.

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

**Art. 8º.** O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do

Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

**§ 1º** A decisão de integrar o Sistema de Transporte Municipal com Sistemas de Transporte de Municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal da Cidade, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

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

#### **Capítulo IV**

#### **DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO**

**Art. 9º.** Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, sempre em caráter temporário e por prazo determinado, nos termos desta lei.

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

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

**§ 3º** O disposto no "*caput*" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos

jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

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

**§ 8º** As concessões atinentes ao Serviço de Transporte Coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 15 (quinze) anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 18 da presente lei.

**§ 9º** As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, a critério do Poder Concedente, nos seguintes casos:

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

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

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

**II** – Quando, mediante apuração técnica do Poder Concedente, referida no art. 55 da presente lei, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão, ocasião em que a renovação ou prorrogação será efetuada por período que, ao mesmo tempo, garanta o restabelecimento da equação econômico-financeira inicial e acarrete o menor ônus possível à tarifa, limitado ao prazo estabelecido no contrato original.

**Art. 10.** Poderá o Poder Concedente prever no Projeto da Concessão e no Edital de Licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao Transporte Coletivo de Passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita de subsídios da concessão, no objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

**§ 1º** A publicidade ou propaganda veiculada não poderá impedir ou embaraçar o campo de visão dos motoristas, nem conter elementos que prejudiquem a visibilidade dos veículos ou sinais de trânsito.

**§ 2º** A propaganda ou publicidade não poderá conter informações que:

**I** – Façam referência a bebidas alcoólicas, produtos que contenham tabaco, ou outras substâncias consideradas entorpecentes e a medicamentos;

**II** – Promovam qualquer tipo de preconceito étnico, religioso ou sexual;

**III** – Induzam qualquer tipo de discriminação contra idosos ou pessoas com deficiência.

**IV** – Atentem contra a moral e os bons costumes; ou

**V** – Possuam cunho eleitoral ou político partidário.

**§ 3º** Nos locais destinados à veiculação de propaganda, sempre que requisitado pelo Poder Concedente, deverá ser destinado 20% (vinte) por cento do espaço para divulgação de assuntos de utilidade pública, nas áreas de educação, saúde, esporte, turismo e outras de interesse público.

**Art. 11.** No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, no objetivo de manter a melhor prestação do serviço público, o Poder Concedente poderá modificar o modal operacional de veículos, determinando à empresa concessionária os tipos de veículos a serem utilizados, inclusive, caso necessário, com maior ou menor capacidade de transporte do que os originalmente fixados pelo Edital de Licitação, restabelecendo-se consequentemente a equação econômico-financeira, conforme o modal utilizado.

**Parágrafo único.** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das seguintes etapas e documentos:

**I** – Apresentação de proposta de modificação pela autoridade com competência para a assinatura do contrato;

**II** – Oportunidade da manifestação do concessionário, instruída ou não com planilha de recomposição dos preços na hipótese de rompimento da equação econômico-financeira do contrato, em prazo máximo de cinco dias úteis, prorrogável por requerimento motivado do interessado;

**III** – Apresentação de planilha de recomposição, com a indicação das fontes de custeio, ou homologação com ou sem ressalvas de planilha apresentada pelo concessionário com parecer do departamento técnico competente do Município, vistado pela Procuradoria-Geral do Município; e

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

**Art. 12.** São atribuições do Poder Concedente:

**I** - Planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;

**II** - Regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

**III** - Regulamentar o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:

**a)** Cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;

**b)** Prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;

**c)** Responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;

**d)** Aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observadas as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;

**e)** Intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

**f)** Extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**g)** Revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**h)** Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

**i)** Zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

**j)** Estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

**k)** Buscar a redução da poluição ambiental em todas as suas formas e garantir que a pessoa jurídica contratada para operar o sistema de transporte público do Município de Morretes utilize veículos que consumam combustíveis com a menor característica poluente possível, conforme parâmetros exigidos pelas normas ambientais e trânsito exigentes;

**j)** Garantir que seja afixado em cada veículo em operação, em local de fácil visualização pelos usuários, o Laudo de Vistoria Técnica, com o devido prazo de validade; e

**m)** Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

**IV** – Fixar itinerários e pontos de parada;

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

**VI** – Organizar, programar e fiscalizar o sistema;

**VII** – Implantar e extinguir linhas e extensões;

**VIII** – Contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;

**IX** – Fiscalizar o gerenciamento do vale transporte;

**X** – Estabelecer intercâmbio com Institutos e Universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal da Cidade;

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

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

**XIII** – Registrar a empresa concessionária;

**XIV** – Cadastrar o pessoal da empresa concessionária;

**XV** – Vistoriar os veículos em operação, exigindo o cumprimento das metas de qualidade e eficiência da frota, bem como o respeito à qualidade dos insumos de operação;

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

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

**XIX** – Estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;

**XX** – Monitorar o número de passageiros do sistema; e

**XXI** – Definir o *layout* dos veículos.

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

**§ 2º** A cada dois anos, o Poder Concedente poderá proceder a uma avaliação dos coeficientes de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do Custo Operacional da planilha tarifária (art. 43, da presente Lei), avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:

**I** – Modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;

**II** – Introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu); ou

**III** – Alteração do sistema viário.

**§ 3º** Serão considerados, para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os dados colhidos pelo Departamento de Urbanismo, obedecido o seguinte procedimento:

**I** – Os dados de avaliação serão remetidos ao pelo Departamento de Urbanismo, assegurado direito de participação pelo concessionário e da população, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;



**II** – Os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal da Cidade;

**III** – Ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do Poder Concedente, considerando-se necessariamente, na forma dessa Lei, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

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

**Art. 13.** A fiscalização dos serviços de que trata esta Lei será exercida pela Secretaria Municipal de Infraestrutura, através dos servidores designados para realizar tal atribuição fiscalizatória.

**Parágrafo único.** Entre outras funções pertinentes à fiscalização dos serviços, incumbirá aos fiscais efetuar vistorias em geral, orientar, lavrar autos de infração para imposição de multas, apreender veículos e fiscalizar o cumprimento das normas relativas ao serviço de transporte coletivo de passageiros no Município.

**Art. 14.** São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:

**I** – Atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;

**II** – Atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;

**III** – Efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;

**IV** – Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

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

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

**VII** – Garantir a segurança e a integridade física dos usuários, principalmente, a observância quanto ao limite de velocidade empreendida nos deslocamentos;

**VIII** – Apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;

**IX** – Adequar os veículos de modo a garantir a acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 04 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com a Lei Federal nº 10.098/2000 e Decreto Federal nº 5.296/2004.

## **Capítulo V**

### **DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO**

**Art. 15.** As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislação aplicável.

**Art. 16.** As licitações para concessão ou permissão de Serviço de Transporte Público de Passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos da Lei Federal nº 8.987/95.

**Art. 17.** As licitações serão precedidas de projeto completo, que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e

apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

**§ 1º** O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

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

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

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

**IV** – Os investimentos do operador, quando exigido, em obras públicas associadas à concessão; e

**V** - As formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

**§ 2º** O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

**§ 3º** As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

**§ 4º** Como fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, para escolha de projeto de execução do serviço concedido, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

**§ 5º** O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subsequente para a escolha do concessionário.

**§ 6º** Dentre as alternativas de remuneração pela adjudicação do projeto, referido no §4º deste artigo, possíveis de serem previstas no edital de licitação pode estar a contraprestação diretamente provida pelo concessionário vencedor da subsequente licitação à outorga da concessão.

**§ 7º** O projeto deverá primar sempre pelo aproveitamento de todas as possibilidades de adição de receita econômica alternativa à operação da concessão, prevendo, quando cabível e possível, a exploração associada de negócios vinculados à concessão, como, a exemplo, a exploração comercial de espaço publicitários nas estações, pontos de ônibus etc., sendo que estas receitas adicionais e alternativas serão absorvidas em favor da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**Art. 18.** O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no §8º do art. 10 da presente lei.

**Art. 19.** A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conformidade com a Lei 10.233, de 05 de junho 2001.

**Art. 20.** O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

**Art. 21.** Na elaboração do edital de licitação estão prescritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como estão prescritas em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativo e quantitativo.

**Parágrafo único.** Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos de transporte coletivo estão vedadas exigências de qualificação técnica cujo objeto seja a demonstração de aptidão à execução de obras públicas, sendo que essas, quando integradas no objeto da concessão como encargo do concessionário, poderão ser terceirizadas pelo mesmo, que assumirá obrigação de resultado quanto à conclusão das obras em prazos e características indicados no projeto.

## **Capítulo VI**

### **DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO**

**Art. 22.** Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos, redigidos de forma clara e objetiva.

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

- I** – A delimitação do objeto e os seus elementos característicos;
- II** – Prazos para cumprimentos de encargos específicos e prazo da concessão;
- III** – A forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor;
- IV** – Os bens reversíveis;
- V** – Os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- VI** – Os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VII** – Os direitos dos usuários;

**VIII** – Os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;  
**IX** – As garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

**X** – O crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica, quando envolvida contraprestação pecuniária do Poder Público na concessão, observadas, na hipótese, demais condições previstas na Lei nº 11.079/2004;

**XI** – As penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

**XII** – As hipóteses de rescisão; e

**XIII** – A obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

## Capítulo VII

### DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

**Art. 24.** A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei nº 8.987/95 e legislação aplicável.

**Art. 25.** A concessão será operada pela empresa ou consórcio de empresas que vencer a licitação, a qual poderá transferir o controle acionário da empresa, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com expressa e prévia anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

**Art. 26.** O Poder Concedente poderá modificar aspectos da concessão que refiram à prestação do serviço público, atinentes à frota de veículos e às condições da prestação, com vistas ao cumprimento de novas disposições regulamentares ou legais ou, ainda, com vistas ao atendimento das necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse coletivo concretamente verificado.

**§ 1º** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com

competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 12 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

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

**§ 3º** Serão prestados de forma extraordinária os serviços de transporte coletivo público excepcionais de transporte, causadas por fatos eventuais, com maior concentração de pessoas, tais como: feiras, festas públicas, shows, espetáculos circenses, exposições, atividades esportivas, seminários, congressos e outros de interesse público devidamente motivado e justificado.

**Art. 27.** A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

**Art. 28.** O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de certos indicadores formulados pelo Poder Concedente por ato regulamentar ou diretamente nos editais de licitação e contratos, as quais deverão resultar na aplicação periódica de um Índice Geral de Qualidade (IGQ) da operação dos serviços executados pelo concessionário.

**§1º** Os editais e contratos poderão prever a manutenção de um valor mínimo de IGQ como condição à caducidade da concessão.

**§ 2º** Os valores de IGQ serão registrados e arquivados pelo Poder Concedente para fins de compor um histórico do operador, e serão sempre informados mediante fornecimento de atestados pelo Município desde que assim seja solicitado pelo titular do histórico acervado.

**§ 3º** O Concessionário terá direito a recurso administrativo com efeito suspensivo, em face de ato que resulta na aplicação do IGQ, no prazo de



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



5 (cinco) dias úteis a contar de sua intimação, o qual deverá ser decidido pelo Secretário competente ou pelo Prefeito em prazo máximo de 10 (dez) dias úteis a contar do recebimento do recurso.

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

## **Capítulo VIII**

### **DA INTERVENÇÃO**

**Art. 29.** Poderá o Poder Público, visando a assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, intervir na operação do serviço.

**§ 1º.** A intervenção será precedida de adequado processo administrativo que garanta a oportunidade de manifestação do interessado, com as garantias do contraditório e da ampla defesa;

**§ 2º.** Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

**I** – Desobediência reiterada e comprovada aos dispositivos contidos na presente lei, na Lei nº 8.987/95 e nos regulamentos aplicáveis ao serviço, inclusive aqueles atinentes ao itinerário ou horário determinados à operação do serviço, salvo por motivo de força maior ou razão devidamente justificada;

**II** – Não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação, em prazo determinado, veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

**III** – O descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados; ou

**IV** – A ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados.

**Art. 30.** A intervenção será formalizada em ato administrativo próprio, devidamente motivado, com a indicação precisa das razões que a ensejaram, e também:

**I** – Do prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de três meses, prorrogáveis por mais três meses;

**II** – Das instruções e regras que orientarão a intervenção; e

**IV** – Do nome do interventor com funções de coordenação da intervenção.

**Art. 31.** No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

**Art. 32.** A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

## **Capítulo IX**

### **DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO**

**Art. 33.** Incumbe ao operador 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, aos usuários ou a terceiros.

## **Capítulo X**

### **DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA**

**Art. 34.** A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

**Art. 35.** É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

**Art. 36.** O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

**Art. 37.** A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se à luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**§ 1º** Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos da Lei nº 8.987/95.

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

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

**Art. 38.** A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 49 e parágrafos da presente lei, no edital de licitação e no contrato de concessão.

**Art. 39.** As fontes e receitas alternativas, com ou sem exclusividade, previstas no edital de licitação com vistas a integrar a receita do concessionário serão consideradas na fixação da tarifa e comporão a equação econômico-financeira do contrato de concessão.

**Art. 40.** Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

### **SEÇÃO ÚNICA** **DA TARIFA**

**Art. 41.** O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

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

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

**Art. 42.** São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

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



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



**Art. 43.** Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, contingências, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência Sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

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

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

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

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

§ 5º No cálculo para definir o FU - Fator de Utilização também será considerado:

**I** - Pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;

**II** - As horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.

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

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

**Art. 44.** Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

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

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

**III** – O prazo de vida útil, a ser considerado na planilha tarifária, para fins de depreciação será de 07 (sete) anos para ônibus, micro-ônibus e articulados;

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



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



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

b) De 10% (dez por cento) para veículos articulados.

**IV** - A depreciação será calculada na forma linear, ou seja, compreenderá 1/84 (um oitenta e quatro avos) do preço atualizado do veículo ou similar, ao mês, desconsiderado o valor residual de cada modal;

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

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

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

**Art. 45.** Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

**I** - Custo de pessoal de administração: os custos relativos ao pessoal da administração serão obtidos através de coeficiente em relação ao custo de pessoal de tráfego (operação), a ser definido pelo Poder Executivo na

planilha tarifária do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.

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

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

**Art. 46.** Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema (atualmente PIS - COFINS - ISS - CPMF) sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente.

**Art. 47.** A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos artigos 42 a 46 da presente lei.

**Parágrafo único.** O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de menor tarifa para os fins da licitação, na forma da Lei Federal 8.987/95.

**Art. 48.** Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e do

contrato, respeitando-se os princípios e regras dessa lei e a planilha tarifária constante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

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

**Art. 49.** O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 42 a 46 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

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

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

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

**Art. 50.** A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema, pelo índice de passageiros por quilômetro - IPK.

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

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

**§ 3º** O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento), para mais ou para menos, do percentual equivalente à margem mínima de lucro líquido da empresa concessionária do sistema, incorporada à planilha tarifária de acordo com a regra do art. 47, parágrafo único, da presente lei.

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

**Art. 51.** Serão isentos do pagamento da tarifa:

**I** – Crianças com até 05 (cinco) anos de idade e idosos a partir dos 65 (sessenta e cinco) anos;

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

**III** – Demais passageiros que preencham os requisitos dispostos por Legislação Estadual e Federal.

**Parágrafo único.** Para a devida identificação dos idosos, poderá ser apresentado apenas um documento oficial com foto.

## **Capítulo XI** **DAS SANÇÕES**

**Art. 52.** Para fins da presente lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, hipótese que ensejará a aplicação das seguintes sanções:

**I** – Interdição das operações;

**II** – Aplicação de multa pecuniária, cujo valor e condições serão fixados por ato regulamentar;

**III** – Apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior; e

**IV** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 53.** O inadimplemento contratual do concessionário, assim como o descumprimento das normas regulamentares e das normas legais aplicáveis ao serviço de transporte coletivo urbano, inclusive das regras dispostas na presente lei, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

**I** – Advertência escrita;

**II** – Multa contratual;

**III** – Multa condenatória fixada em regulamento;

**IV** – Afastamento de funcionários e interdição de equipamentos e de veículos;

**V** – Intervenção, no caso de concessão;

**VI** – Rescisão do contrato;

**VII** – Declaração de caducidade da concessão.

**VIII** – Suspensão do direito de licitar por prazo não superior a 02 (dois) anos; e

**IX** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o Concessionário ressarcir o Município pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 54.** A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida de processo administrativo, realizado com as garantias do contraditório e da ampla defesa, que comporte a oportunidade de manifestação do concessionário.

**§ 1º** O processo administrativo deve ser concluído no prazo máximo de 30 (trinta) dias.



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE

§ 2º O concessionário terá direito de defesa no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º As sanções previstas nesta lei serão contadas após a concessão de prazo de 10 (dez) dias para a defesa do concessionário, contados a partir de sua intimação, é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente, assegurado pedido de reconsideração ao Prefeito Municipal, podendo a reabilitação do particular ser requerida após 2 (dois) anos da aplicação da sanção.

§ 4º O ato de intimação do concessionário para integrar o processo administrativo referido nos parágrafos anteriores deverá indicar a hipótese fática, os fundamentos legais aplicáveis, a capitulação tipológica e demais informações necessárias ao pleno conhecimento da imputação.

§ 5º Nenhum prazo poderá iniciar-se sem que os autos do processo estejam com vista franqueada aos interessados, ainda que presos na repartição competente.

§ 6º Os pedidos de produção de provas que se mostrarem impertinentes, desnecessários, ilícitos ou protelatórios poderão ser indeferidos pela autoridade que presidir o feito, por ato suficientemente motivado.

## Capítulo XII

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

**Art. 55.** Ressalvada a hipótese do art. 10, §9º, inciso I, da presente lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público municipal de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação, quando do vencimento do prazo de contratos vigentes, apenas poderá ocorrer, sob pena de nulidade, se, em período prévio mínimo de 120 (cento e vinte) dias, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos da Lei Federal nº 8.987/95:

**I** - Levantamento amplo e completo dos elementos físicos constituintes da infraestrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros,

contábeis e comerciais relativos à prestação do serviço concedido, previstos no edital de licitação, no contrato de concessão e na planilha tarifária originários;

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

**III** - Levantamento, baseado nas informações anteriores, das tarifas corretas que deveriam ter sido praticadas, a cada seis meses do prazo da concessão, pelo Poder Concedente, calculadas de acordo com a planilha tarifária oficial prevista no edital de licitação e no contrato de concessão;

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

**V** - Celebração de acordo entre o Poder Concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de pagamento de indenização eventualmente apurada na forma do inciso anterior, ou definição de adimplemento da indenização na forma dos §§6º e 7º, desse artigo.

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

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



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

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

**§ 5º** Verificada a existência de indenização devida à concessionária, submetida a auditoria e apresentada em audiência pública, e existindo acordo entre as partes, o Poder Executivo poderá prorrogar o contrato de concessão por prazo não superior ao original, como forma de pagamento à concessionária, como prevê a regra do art. 10, § 9º, inciso II, da presente lei.

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

**§ 7º** No caso do parágrafo anterior, o pagamento da indenização devida à concessionária será realizado, mediante prévia garantia real conferida pelo Poder Concedente àquela, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, devidamente corrigidas pelo INPC ou outro índice que venha a substituí-lo.

**§ 8º** Ausente a execução do ato a que se refere o parágrafo anterior, quando couber, com o pagamento da primeira parcela à concessionária e a prestação de garantia real dos valores remanescentes, não poderá ser aberta



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



licitação para assinatura de novo contrato de concessão, sob pena de nulidade, salvo na hipótese do parágrafo seguinte.

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

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

**Art. 56.** Esgotado o prazo do contrato de concessão, não sendo prorrogado esse, na forma do art. 10, § 9º, inciso I, da presente lei, não estando concluídos os procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, aquela avença permanecerá vigente, até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à renovação de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

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

### **Capítulo XIII**

### **DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS**



**Art. 57.** São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I** – Receber o serviço adequado;
- II** – Ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III** – Ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários.
- IV** – Despender o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;
- V** – Ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI** – Utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo Poder Concedente;
- VII** – Ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;
- VIII** – Transportar seu animal doméstico no transporte coletivo, em caixa de transporte na forma definida pela empresa de transporte, de modo que lhes ofereça condições de proteção e conforto; e
- IX** – O ingresso e a permanência cães de assistência, à trabalho ou em treinamento, quando acompanhados do tutor ou treinador.

**Art. 58.** São deveres do usuário:

- I** – Contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;
- II** – Portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;
- III** – Desembolsar tarifa devida;
- IV** – Identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;
- V** – Contribuir, informando ao Poder Concedente e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;
- VI** – Apresentar o comprovante de passagem quando solicitado; e



**VII** – Não consumir bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus e no interior dos veículos.

#### **Capítulo XIV**

### **DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS**

**Art. 59.** O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros.

**Parágrafo único.** Para efeitos desta lei, o fretamento é classificado da seguinte forma:

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

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

**Art. 60.** A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

**I** – Contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade; e

**II** – Lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada.

**Art. 61.** O exercício da atividade de fretamento no Município de Morretes, a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela competente Secretaria Municipal.

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

**I** – Habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;

**II** – Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

**III** – Apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados na Junta Comercial do Paraná;

**IV** – Comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

**V** – Comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

**VI** – Comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

**VII** – Comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

**VIII** – Comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado do Paraná;

**IX** – Apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;

**X** – Outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal.

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

**§ 3º** Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.

**Art. 62.** Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

**Art. 63.** No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

**Art. 64.** É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, quando houver, exceto quando obtiver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

**Art. 65.** É proibido o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

**Art. 66.** A inobservância das obrigações estabelecidas nesta lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

- I** – Retenção e remoção do veículo;
- II** – Suspensão da autorização;
- III** – Revogação da autorização; e
- IV** – Suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

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

**Art. 67.** O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Morretes, sem a devida autorização, nos termos da presente lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

- I** – Imediata apreensão do veículo; e



**II** - Aplicação de multa na importância de 100 UFM (Unidades Fiscais Municipais), com valor dobrado em caso de reincidência.

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

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

**Art. 68.** A competente Secretaria Municipal designará comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

**Art. 69.** A competente Secretaria Municipal poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

**Art. 70.** Os eventuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Morretes.

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

## **Capítulo XV**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 71.** Para fins de atendimento ao disposto da Lei Federal nº 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, englobando todas as linhas do sistema atual e outras que porventura venham a ser criadas, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogáveis por igual período.



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



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

§ 2º A licitação referida no “caput” do presente artigo poderá ser dispensada do procedimento prévio regulamentado no artigo 55 da presente lei, desde que observados os princípios e regras da legislação federal vigente.

**Art. 72.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**, Morretes, em 06 de maio de 2022.

  
**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**  
Prefeito



Palácio Marumbi, Morretes, 12 de maio de 2022

**Ofício nº 076/2022**

Assunto: Atos do Poder Legislativo Municipal.

**Senhor Prefeito,**

Em atendimento ao Ofício nº 0305/2022, solicitando a RETIRADA do Projeto de Lei nº 2.325/2022, informamos que na 14ª Sessão Ordinária, ocorrida no dia 11 de maio do corrente ano, levamos a apreciação do Plenário desta Casa, o qual decidiu pela DEVOLUÇÃO do referido Projeto para adequação.

Informamos ainda que na mesma Sessão Ordinária, foi apreciado o Parecer da Comissão Processante, comissão está instituída pela resolução nº 059/2022, e o Plenário aprovou o Parecer o qual decidia pelo ARQUIVAMENTO da Denúncia.

Assim, na oportunidade queremos externar nossos votos de estima, distinta consideração e apreço.

Atenciosamente,

  
**Pastor Deimeval Borba**  
Presidente

**EXMO. SR. SEBASTIÃO BRINDAROLLI JUNIOR**  
**MD. PREFEITO MUNICIPAL DE MORRETES**  
**PREFEITURA MUNICIPAL**  
**MORRETES – PARANÁ.**



PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES - PR

CNPJ:- 76.022.490/0001-99

ROCHA POMBO, 10 - CENTRO

Exercício:- 2022



Excelentíssimo Senhor Prefeito,

**PROCESSO Nº 2396 / 2022**

**DATA: 12/05/2022 - :10:01:15**

**TIPO: 1 - Geral (Interno)**

<b>Requerente:</b> Câmara Municipal de Morretes	<b>RG/Insc. Est.:</b>
<b>CPF/CNPJ:</b> 01.532.197/0001-72	
<b>Endereço:</b> PRAÇA CONSELHEIRO SINIMBÚ,	<b>Bairro:</b> CENTRO
<b>Complemento:</b> Prédio Principal	<b>CEP:</b> 83350-000
<b>Cidade:</b> MORRETES -	<b>Celular:</b> (41) 3462-1386
<b>Telefone:</b> (41) 3462-1386	

**ASSUNTO/MOTIVO:** Geral

Câmara Municipal de Morretes, supra qualificado, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência requerer para que determine à repartição competente desta Prefeitura que lhe expeça:

Ofício nº 076/2022  
Assunto: Atos do Poder Legislativo Municipal...  
Observação:

**End. Correspondência:** CONSELHEIRO SINIMBÚ - Nº: 50  
**Bairro:** CENTRO  
**Cidade:** MORRETES - PR  
**CEP:** 83350000 **Complemento:** Prédio Principal  
**Telefone:** (41) 3462-1386 - **Celular:** (41) 3462-1386 - **Email:** presidencia@morretes.pt.leg.br

Zona:	Quadra:	Data	Cadastro	Lote:
-------	---------	------	----------	-------

Nestes termos,  
Pede deferimento.

\_\_\_\_\_  
Câmara Municipal de Morretes  
Requerente



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



Palácio Marumbi, Morretes, 12 de maio de 2022.

**Mem. Int 033/2022**  
**Ref: Solicitação de Parecer Jurídico**

**Prezada Senhora,**

Venho através do presente, encaminhar à Procuradoria o Substitutivo ao Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 que "organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências".

Sem mais para o momento, aproveito o ensejo para externar os sinceros votos de estima, distinta consideração e apreço.

Atenciosamente,

  
João Alberto Pereira Junior  
Diretor Legislativo

**RECEBIDO**

EM: 16/05/2022

  
Assinatura

**DRA. DANIELE DE LIMA ALVES SANCHES.**  
**MD. PROCURADORA DA CÂMARA MUNICIPAL DE MORRETES.**  
**NESTE PRÉDIO.**

## PARECER JURÍDICO

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N.º 2325/2022



Em retorno a esta procuradoria fora encaminhado o presente projeto de lei substitutivo, o qual dispõe sobre a organização dos serviços do sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes e autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.

O substitutivo foi apresentado para fins de readequação do conteúdo originário do projeto, sendo tais alterações sobre:

- *inclusão de dispositivos regulamentadores da publicidade e de vistoria dos veículos,*
- *exclusão do transporte público escolar da modalidade de concessão, pois já atendido pelo Município.*
- *inclusão de normativas que visam a redução da poluição ambiental; dispõe sobre o controle de velocidade dos transportes e atribui a fiscalização à Secretaria Municipal de Infraestrutura;*
- *inclusão de dispositivo que estabelece o atendimento extraordinário do transporte público coletivo em eventos de grande participação popular.*
- *tarifa gratuita para idosos à partir de 65 anos.*

Analisadas as alterações realizadas, verifica-se que embora o Município tenha retirado da redação originária do projeto a integração dos serviços de transporte escolar, ainda restou mantida na redação do artigo 4.º o transporte escolar como forma de transporte coletivo privado, porém, não se vê isso como erro, mas tão somente a indicação de que o transporte escolar recai na modalidade de transporte coletivo privado.

Também no artigo 12, inciso III, alínea K, deverá ser corrigido no final do dispositivo a expressão "exigentes" por vigentes. Em razão de se tratar de alteração mínima (pequeno erro material), que poderá ser alterado por ocasião do envio do projeto para sanção, caso seja efetivamente aprovado por esta Casa de Leis.

No mais, vê-se que o projeto substitutivo foi aperfeiçoado para melhor atendimento aos anseios dos Srs. Vereadores, em consonância com o interesse público e adaptações que melhor convém a realidade do Município, não tendo esta procuradoria vislumbrado ofensa jurídica à regulamentação da matéria.

Por fim, considerando que o presente substitutivo encontra-se constitucionalmente regular, esta Procuradoria opina pelo seguimento de seu trâmite, estando apto para deliberação em Plenário.

Palácio Marumbi, Morretes 23 de maio de 2022.

  
**DANIELE DE LIMA ALVES SANCHES**  
Procuradora Legislativa  
Portaria n.º 127/2010



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## PARECER DA COMISSÃO DE: CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

### PROJETO DE LEI Nº 2325/2022

**SÚMULA:** "Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências".

#### Relatório

Na data de 14/03/2022, foi protocolado neste Legislativo o Projeto de Lei nº 2325/2022, que trata sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município. Posteriormente no dia 20/04/2022, o Presidente desta Casa encaminhou o mesmo a esta comissão, e por fim na data de 27/05/2022 a Presidente da Comissão Vereadora Luciane Costa Coelho designou a si mesma para relatoria do presente Projeto.

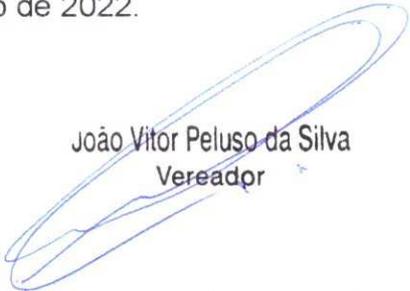
#### Análise.

Analisando o Projeto de Lei nº 2325/2022, baseando-se no parecer jurídico exarado pela Procuradoria desta Casa de Leis, entende-se que o projeto deve ser aprovado.

Portanto esta relatora manifesta-se **FAVORÁVEL** ao seguimento deste projeto. É o Parecer.

Palácio Marumbi, Sala das Comissões, 30 de maio de 2022.

  
Luciane Costa Coelho  
Relatora

  
João Vitor Peluso da Silva  
Vereador



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



**PARECER DA COMISSÃO DE:  
Finanças, Orçamento e Gestão**

**PROJETO DE LEI N° 2325/2022**

**SÚMULA:** “Organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

## **Relatório**

O Projeto de Lei em epígrafe primeiramente foi protocolado nesta casa na data de 14/03/2022, posteriormente no dia 20/04/2022, o mesmo foi encaminhado para esta Comissão e por fim, em 13/05/2022 o Presidente designou o vereador Fabiano Cit para exercer a relatoria.

## **Análise**

Em análise ao Projeto de Lei 2325/2022, considerando o parecer jurídico exarado pela Procuradoria da Casa, no dia 13 de Maio do corrente ano, o vereador Fabiano Cit, designado relator tem posicionamento favorável ao prosseguimento do projeto de lei em questão e por não haver óbices para apreciação do mesmo, considerando que os dispositivos encontram-se constitucionalmente regular em consonância com as leis pertinentes a matéria financeira e orçamentária bem como com o Plano Diretor do Município, de maneira que não afetará os cofres públicos.

É o Parecer.

Palácio Marumbi, Sala das Comissões, 16 de Maio de 2022.

  
João Vitor Peluso da Silva  
Vereador

  
Vereador Fabiano Cit  
Relator





# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## COMISSÃO DE OBRAS, DESENVOLVIMENTO E SERVIÇOS PÚBLICOS

Parecer ao Substitutivo do Projeto de Lei nº 2.325 de 2022 (De Autoria do Poder Executivo Municipal) – Súmula: *“Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.”*

### I – Relatório

O Poder Executivo Municipal por meio do presente projeto propõe estabelecer as diretrizes necessárias à elaboração do planejamento de mobilidade urbana do Município de Morretes com o objetivo de organizar os serviços do sistema de transporte coletivo de passageiros e ainda autorizar a Administração Pública a delegar a execução, com o intuito de atentar-se à uma prestação de serviços de qualidade aos munícipes, bem como assegurar o cumprimento dos direitos previstos constitucionalmente.

### II – Análise

O substitutivo foi apresentado para fins de readequação do conteúdo originário, sendo realizado algumas alterações, embora nestas alterações o Município tenha retirado da redação a integração dos serviços de transporte escolar, ainda restou mantida a redação do artigo 4º, sendo o transporte escolar como forma de transporte coletivo privado, não havendo óbice por sua inclusão na modalidade de coletivo privado.

Pela Constituição Federal, o Município de Morretes tem competência para tal ato, não esbarrando nos ditames constitucionais.



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



No tocante à iniciativa, há respaldo legal do Prefeito, como expõe em suas razões motivadoras.

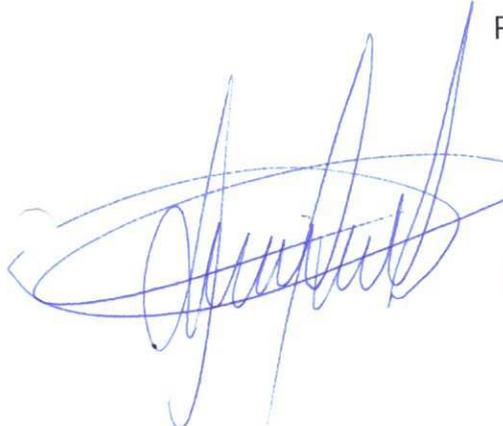
### III – Voto do Relator

Em face do exposto, este Relator acompanha o Parecer Jurídico, exarado pela Procuradora desta Casa de Leis, no que se refere aos apontamentos apresentados para melhor aperfeiçoamento no projeto de organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, no qual o Poder Executivo Municipal realizou as presentes adequações, sendo assim, encaminha-se para os demais integrantes da Comissão de Obras, Serviços Públicos e Desenvolvimento para análise.

Por isso, voto pela sua APROVAÇÃO.

É o Parecer.

Palácio Marumbi, Sala das Sessões, 30 de maio de 2022.

  
  
Vereador Julio Cesar Cassilha  
Relator

  
Isael Alves  
Vereador



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

Parecer ao Substitutivo do Projeto de Lei nº 2.325 de 2022 (De Autoria do Poder Executivo Municipal) – Súmula: *“Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.”*

### I – Relatório

O Poder Executivo Municipal por meio do presente projeto propõe estabelecer as diretrizes necessárias à elaboração do planejamento de mobilidade urbana do Município de Morretes com o objetivo de organizar os serviços do sistema de transporte coletivo de passageiros e ainda autorizar a Administração Pública a delegar a execução, com o intuito de atentar-se à uma prestação de serviços de qualidade aos munícipes, bem como assegurar o cumprimento dos direitos previstos constitucionalmente.

### II – Análise

O substitutivo foi apresentado para fins de readequação do conteúdo originário, sendo realizado algumas alterações, embora nestas alterações o Município tenha retirado da redação a integração dos serviços de transporte escolar, ainda restou mantida a redação do artigo 4º, sendo o transporte escolar como forma de transporte coletivo privado, não havendo óbice por sua inclusão na modalidade de coletivo privado.



# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



Pela Constituição Federal, o Município de Morretes tem competência para tal ato, não esbarrando nos ditames constitucionais.

No tocante à iniciativa, há respaldo legal do Prefeito, como expõe em suas razões motivadoras.

### III – Voto do Relator

Em face do exposto, este Relator acompanha o Parecer Jurídico, exarado pela Procuradora desta Casa de Leis, no que se refere aos apontamentos apresentados para melhor aperfeiçoamento no projeto de organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, no qual o Poder Executivo Municipal realizou as presentes adequações, sendo assim, encaminha-se para os demais integrantes da Comissão de Legislação Participativa, Fiscalização e Controle para análise. Por isso, voto pela sua APROVAÇÃO.

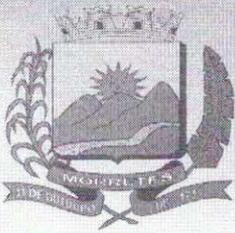
É o Parecer.

Palácio Marumbi, Sala das Sessões, 30 de maio de 2022.



Vereador Julio Cesar Cassilha  
Relator





**TERMO DE INSERÇÃO DE PAUTA**

**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2.325/2022**

(x)	Comissões	Pareceres		
		(x) Favorável	(x) Contrário	(x) Prazo vencido
X	Comissão de Constituição, Justiça e Redação	X		
X	Comissão de Finanças, Orçamento e Gestão	X		
X	Comissão de Obras, Desenvolvimento e Serviços Públicos	X		
X	Legislação Participativa, Fiscalização e Controle	X		
	Comissão de Educação, Saúde e Assuntos Sociais			

Nesta data, 31/05/2022, a Diretoria Legislativa concluiu o Processo Legislativo nº 018/2022 à Presidência para análise e inclusão em pauta

OBS: A matéria está acompanhada de Requerimento de Urgência? ( ) Sim (x) Não  
A matéria possui Propostas de Emendas? ( ) Sim (x) Não

**João Alberto Pereira Junior**  
Diretor Legislativo

Concluo pela regularidade do Processo Legislativo e autorizo a

- (x) Inclusão em pauta.
- ( ) Devolução
- ( ) Arquivamento
- ( ) Providências Jurídicas

Apreciação única:

1ª votação: 01/06/2022

2ª votação: 08/06/2022

3ª votação: / /

**Pastor Deimeval Borba**  
Presidente



**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 2.325/2022**

“Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

(Origem Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 de iniciativa do Poder Executivo Municipal – Prefeito Sebastião Brindarolli Junior).

A Câmara Municipal de Morretes – Paraná aprovou o seguinte Projeto de Lei:

**Capítulo I**

**DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 1º.** Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Morretes serão prestados sob os regimes público e privado, conforme a hipótese, regulados pela presente lei e regulamentados em ato infralegal.

**§ 1º** Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de Direito Público, operadas em regime de concessão ou permissão.

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

**Art. 2º.** O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Morretes, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento



provido diretamente pela Administração Pública ou, indiretamente, mediante entidades administrativas descentralizadas.

**Art. 3º.** Compete ao Município diretamente, através de entidade de Administração indireta, ou, indiretamente, através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público urbano e/ou rural do Município de Morretes, sob o regime de concessão ou permissão.

**Art. 4º.** 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 e à prévia autorização do Poder Público.

## Capítulo II

### DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

**Art. 5º.** O Serviço de Transporte Coletivo Público de passageiros no Município de Morretes obedecerá às seguintes diretrizes:

I – Universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;

II – Isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;

III – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;



**IV** – Eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;

**V** – Atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;

**VI** – Garantia de acesso às pessoas com deficiências e aos mais idosos;

**VII** – Integração entre os diversos meios de transporte;

**VIII** – Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;

**IX** – Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;

**X** – Economicidade no planejamento e na delegação do serviço público; e

**XI** – Publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

### Capítulo III

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

**Art. 6º.** O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo Público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002, o Plano Diretor Municipal e demais leis municipais pertinentes.



**Art. 7º.** O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público Municipal utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão, de modo a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.

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

**Art. 8º.** O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

**§ 1º** A decisão de integrar o Sistema de Transporte Municipal com Sistemas de Transporte de Municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal da Cidade, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

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

#### **Capítulo IV**

### **DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO**

**Art. 9º.** Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo



público de passageiros, sempre em caráter temporário e por prazo determinado, nos termos desta lei.

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

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

**§ 3º** O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

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



**§ 8º** As concessões atinentes ao Serviço de Transporte Coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 15 (quinze) anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 18 da presente lei.

**§ 9º** As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, a critério do Poder Concedente, nos seguintes casos:

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

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

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

II – Quando, mediante apuração técnica do Poder Concedente, referida no art. 55 da presente lei, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão, ocasião em que a renovação ou prorrogação será efetuada por período que, ao mesmo tempo, garanta o restabelecimento da equação econômico-financeira inicial e acarrete o menor ônus possível à tarifa, limitado ao prazo estabelecido no contrato original.

**Art. 10.** Poderá o Poder Concedente prever no Projeto da Concessão e no Edital de Licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao Transporte Coletivo de Passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita de subsídios da concessão, no



objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

**§ 1º** A publicidade ou propaganda veiculada não poderá impedir ou embaraçar o campo de visão dos motoristas, nem conter elementos que prejudiquem a visibilidade dos veículos ou sinais de trânsito.

**§ 2º** A propaganda ou publicidade não poderá conter informações que:

I – Façam referência a bebidas alcoólicas, produtos que contenham tabaco, ou outras substâncias consideradas entorpecentes e a medicamentos;

II – Promovam qualquer tipo de preconceito étnico, religioso ou sexual;

III – Induzam qualquer tipo de discriminação contra idosos ou pessoas com deficiência.

IV – Atentem contra a moral e os bons costumes; ou

V – Possuam cunho eleitoral ou político partidário.

**§ 3º** Nos locais destinados à veiculação de propaganda, sempre que requisitado pelo Poder Concedente, deverá ser destinado 20% (vinte) por cento do espaço para divulgação de assuntos de utilidade pública, nas áreas de educação, saúde, esporte, turismo e outras de interesse público.

**Art. 11.** No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, no objetivo de manter a melhor prestação do serviço público, o Poder Concedente poderá modificar o modal operacional de veículos, determinando à empresa concessionária os tipos de veículos a serem utilizados, inclusive, caso necessário, com maior ou menor capacidade de transporte do que os originalmente fixados pelo Edital de Licitação, restabelecendo-se conseqüentemente a equação econômico-financeira, conforme o modal utilizado.

**Parágrafo único.** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das seguintes etapas e documentos:



I – Apresentação de proposta de modificação pela autoridade com competência para a assinatura do contrato;

II – Oportunidade da manifestação do concessionário, instruída ou não com planilha de recomposição dos preços na hipótese de rompimento da equação econômico-financeira do contrato, em prazo máximo de cinco dias úteis, prorrogável por requerimento motivado do interessado;

III – Apresentação de planilha de recomposição, com a indicação das fontes de custeio, ou homologação com ou sem ressalvas de planilha apresentada pelo concessionário com parecer do departamento técnico competente do Município, vistado pela Procuradoria-Geral do Município; e

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

**Art. 12.** São atribuições do Poder Concedente:

I – Planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;

II – Regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

III – Regular o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:

a) Cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;

b) Prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;



- c) Responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;
- d) Aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observadas as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;
- e) Intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- f) Extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- g) Revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- h) Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
- i) Zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- j) Estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- k) Buscar a redução da poluição ambiental em todas as suas formas e garantir que a pessoa jurídica contratada para operar o sistema de transporte público do Município de Morretes utilize veículos que consumam combustíveis com a menor característica poluente possível, conforme parâmetros exigidos pelas normas ambientais e trânsito exigentes;
- j) Garantir que seja afixado em cada veículo em operação, em local de fácil visualização pelos usuários, o Laudo de Vistoria Técnica, com o devido prazo de validade;
- e



**m)** Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

**IV** – Fixar itinerários e pontos de parada;

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

**VI** – Organizar, programar e fiscalizar o sistema;

**VII** – Implantar e extinguir linhas e extensões;

**VIII** – Contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;

**IX** – Fiscalizar o gerenciamento do vale transporte;

**X** – Estabelecer intercâmbio com Institutos e Universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal da Cidade;

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

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

**XIII** – Registrar a empresa concessionária;

**XIV** – Cadastrar o pessoal da empresa concessionária;

**XV** – Vistoriar os veículos em operação, exigindo o cumprimento das metas de qualidade e eficiência da frota, bem como o respeito à qualidade dos insumos de operação;

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

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

**XIX** – Estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;

**XX** – Monitorar o número de passageiros do sistema; e



**XXI** – Definir o *layout* dos veículos.

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

§ 2º A cada dois anos, o Poder Concedente poderá proceder a uma avaliação dos coeficientes de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do Custo Operacional da planilha tarifária (art. 43, da presente Lei), avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:

I – Modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;

II – Introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu); ou

III – Alteração do sistema viário.

§ 3º Serão considerados, para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os dados colhidos pelo Departamento de Urbanismo, obedecido o seguinte procedimento:

I – Os dados de avaliação serão remetidos ao pelo Departamento de Urbanismo, assegurado direito de participação pelo concessionário e da população, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;

II – Os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal da Cidade;

III – Ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do Poder Concedente, considerando-se necessariamente, na forma



dessa Lei, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

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

**Art. 13.** A fiscalização dos serviços de que trata esta Lei será exercida pela Secretaria Municipal de Infraestrutura, através dos servidores designados para realizar tal atribuição fiscalizatória.

**Parágrafo único.** Entre outras funções pertinentes à fiscalização dos serviços, incumbirá aos fiscais efetuar vistorias em geral, orientar, lavrar autos de infração para imposição de multas, apreender veículos e fiscalizar o cumprimento das normas relativas ao serviço de transporte coletivo de passageiros no Município.

**Art. 14.** São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:

I – Atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;

II – Atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;

III – Efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;

IV – Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

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



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

**VII** – Garantir a segurança e a integridade física dos usuários, principalmente, a observância quanto ao limite de velocidade empreendida nos deslocamentos;

**VIII** – Apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;

**IX** – Adequar os veículos de modo a garantir a acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 04 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com a Lei Federal nº 10.098/2000 e Decreto Federal nº 5.296/2004.

## Capítulo V

### DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

**Art. 15.** As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislação aplicável.

**Art. 16.** As licitações para concessão ou permissão de Serviço de Transporte Público de Passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos da Lei Federal nº 8.987/95.

**Art. 17.** As licitações serão precedidas de projeto completo, que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

**§ 1º** O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:



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

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

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

**IV** – Os investimentos do operador, quando exigido, em obras públicas associadas à concessão; e

**V** - As formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

**§ 2º** O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

**§ 3º** As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

**§ 4º** Como fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, para escolha de projeto de execução do serviço concedido, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

**§ 5º** O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subsequente para a escolha do concessionário.

**§ 6º** Dentre as alternativas de remuneração pela adjudicação do projeto, referido no §4º deste artigo, possíveis de serem previstas no edital de licitação pode estar a contraprestação diretamente provida pelo concessionário vencedor da subsequente licitação à outorga da concessão.



§ 7º O projeto deverá primar sempre pelo aproveitamento de todas as possibilidades de adição de receita econômica alternativa à operação da concessão, prevendo, quando cabível e possível, a exploração associada de negócios vinculados à concessão, como, a exemplo, a exploração comercial de espaço publicitários nas estações, pontos de ônibus etc., sendo que estas receitas adicionais e alternativas serão absorvidas em favor da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**Art. 18.** O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no §8º do art. 10 da presente lei.

**Art. 19.** A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conformidade com a Lei 10.233, de 05 de junho 2001.

**Art. 20.** O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

**Art. 21.** Na elaboração do edital de licitação estão prescritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como estão prescritas em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativo e quantitativo.

**Parágrafo único.** Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos de transporte coletivo estão vedadas exigências de qualificação técnica cujo objeto seja a demonstração de aptidão à execução de obras públicas, sendo que essas, quando integradas no objeto da concessão como encargo do concessionário, poderão ser



terceirizadas pelo mesmo, que assumirá obrigação de resultado quanto à conclusão das obras em prazos e características indicados no projeto.

## Capítulo VI

### DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO

**Art. 22.** Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos, redigidos de forma clara e objetiva.

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

I – A delimitação do objeto e os seus elementos característicos;

II – Prazos para cumprimentos de encargos específicos e prazo da concessão;

III – A forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor;

IV – Os bens reversíveis;

V – Os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

VI – Os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VII – Os direitos dos usuários;



**VIII** – Os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

**IX** – As garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

**X** – O crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica, quando envolvida contraprestação pecuniária do Poder Público na concessão, observadas, na hipótese, demais condições previstas na Lei nº 11.079/2004;

**XI** – As penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

**XII** – As hipóteses de rescisão; e

**XIII** – A obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

## Capítulo VII

### DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

**Art. 24.** A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei nº 8.987/95 e legislação aplicável.

**Art. 25.** A concessão será operada pela empresa ou consórcio de empresas que vencer a licitação, a qual poderá transferir o controle acionário da empresa, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com expressa e prévia anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

**Art. 26.** O Poder Concedente poderá modificar aspectos da concessão que refiram à prestação do serviço público, atinentes à frota de veículos e às condições da prestação, com vistas ao cumprimento de novas disposições regulamentares ou legais ou,



ainda, com vistas ao atendimento das necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse coletivo concretamente verificado.

**§ 1º** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 12 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

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

**§ 3º** Serão prestados de forma extraordinária os serviços de transporte coletivo público excepcionais de transporte, causadas por fatos eventuais, com maior concentração de pessoas, tais como: feiras, festas públicas, shows, espetáculos circenses, exposições, atividades esportivas, seminários, congressos e outros de interesse público devidamente motivado e justificado.

**Art. 27.** A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

**Art. 28.** O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de certos indicadores formulados pelo Poder Concedente por ato regulamentar ou diretamente nos editais de licitação e contratos, as quais deverão resultar na aplicação periódica de um Índice Geral de Qualidade (IGQ) da operação dos serviços executados pelo concessionário.

**§1º** Os editais e contratos poderão prever a manutenção de um valor mínimo de IGQ como condição à caducidade da concessão.

**§ 2º** Os valores de IGQ serão registrados e arquivados pelo Poder Concedente para fins de compor um histórico do operador, e serão sempre informados



mediante fornecimento de atestados pelo Município desde que assim seja solicitado pelo titular do histórico acervado.

§ 3º O Concessionário terá direito a recurso administrativo com efeito suspensivo, em face de ato que resulta na aplicação do IGQ, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar de sua intimação, o qual deverá ser decidido pelo Secretário competente ou pelo Prefeito em prazo máximo de 10 (dez) dias úteis a contar do recebimento do recurso.

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

## Capítulo VIII

### DA INTERVENÇÃO

**Art. 29.** Poderá o Poder Público, visando a assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, intervir na operação do serviço.

§ 1º. A intervenção será precedida de adequado processo administrativo que garanta a oportunidade de manifestação do interessado, com as garantias do contraditório e da ampla defesa;

§ 2º. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I – Desobediência reiterada e comprovada aos dispositivos contidos na presente lei, na Lei nº 8.987/95 e nos regulamentos aplicáveis ao serviço, inclusive aqueles atinentes ao itinerário ou horário determinados à operação do serviço, salvo por motivo de força maior ou razão devidamente justificada;



II – Não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação, em prazo determinado, veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III – O descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados; ou

IV – A ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados.

**Art. 30.** A intervenção será formalizada em ato administrativo próprio, devidamente motivado, com a indicação precisa das razões que a ensejaram, e também:

I – Do prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de três meses, prorrogáveis por mais três meses;

II – Das instruções e regras que orientarão a intervenção; e

IV – Do nome do interventor com funções de coordenação da intervenção.

**Art. 31.** No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

**Art. 32.** A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

## Capítulo IX

### DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO



**Art. 33.** Incumbe ao operador 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, aos usuários ou a terceiros.

## Capítulo X

### DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA

**Art. 34.** A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

**Art. 35.** É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

**Art. 36.** O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

**Art. 37.** A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se à luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**§ 1º** Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos da Lei nº 8.987/95.

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

**§ 3º** Na hipótese de gratuidades ou reduções tarifárias serem determinadas pelo Poder Concedente sem o concomitante restabelecimento da equação econômico-



financeira da concessão, o Concessionário poderá requerer ao Poder Judiciário a recomposição tarifária ou a rescisão do contrato de concessão, ressalvada, em qualquer caso, a indenização pelos prejuízos eventualmente suportados em decorrência da medida.

**Art. 38.** A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 49 e parágrafos da presente lei, no edital de licitação e no contrato de concessão.

**Art. 39.** As fontes e receitas alternativas, com ou sem exclusividade, previstas no edital de licitação com vistas a integrar a receita do concessionário serão consideradas na fixação da tarifa e comporão a equação econômico-financeira do contrato de concessão.

**Art. 40.** Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

## SEÇÃO ÚNICA

### DA TARIFA

**Art. 41.** O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

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

§ 2º Na elaboração do cálculo tarifário, as isenções e descontos previstos nesta Lei e definidos pelo Poder Concedente serão deduzidos do número de passageiros



transportados, salvo quando houver o pagamento dessas modalidades de transporte por outras fontes de financiamento.

**Art. 42.** São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

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

**Art. 43.** Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, contingências, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência Sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

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

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

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

§ 4º Os custos relativos a pessoal de tráfego (operação) serão obtidos considerando-se o número de servidores/hora necessários para execução dos serviços programados pelo município, adequados ao modelo de veículo a ser operado, de modo a



compor um Fator de Utilização de pessoal - F.U., na forma da planilha parte integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.

**§ 5º** No cálculo para definir o FU - Fator de Utilização também será considerado:

I – Pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;

II – As horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.

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

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

**Art. 44.** Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

I – Remuneração de Capital em Veículos (material rodante): para cálculo de remuneração mensal de capital aplica-se a taxa mensal de 1% (um por cento) sobre o valor de um veículo novo ou similar de cada categoria, sem pneu, deduzindo-se a parcela já



depreciada, sendo que a metodologia de cálculo será a que consta da planilha parte integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.

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

**III – O prazo de vida útil,** a ser considerado na planilha tarifária, para fins de depreciação será de 07 (sete) anos para ônibus, micro-ônibus e articulados;

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

**a)** De 20% (vinte por cento) para veículos micro-ônibus e convencionais; ou

**b)** De 10% (dez por cento) para veículos articulados.

**IV – A depreciação será calculada na forma linear,** ou seja, compreenderá 1/84 (um oitenta e quatro avos) do preço atualizado do veículo ou similar, ao mês, desconsiderado o valor residual de cada modal;

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

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

**§2º.** Os veículos que tiverem idade superior aos limites definidos no inciso III do presente artigo, mantidos ou incluídos na frota na forma do parágrafo anterior, não serão



objeto de depreciação na planilha tarifária, sendo apenas remunerados, como capital investido, pelo seu valor residual, e objeto de remuneração de despesas de manutenção, peças e acessórios, através do mesmo coeficiente admitido para o restante da frota.

**Art. 45.** Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

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

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

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

**Art. 46.** Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema (atualmente PIS - COFINS - ISS - CPMF) sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente.

**Art. 47.** A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos artigos 42 a 46 da presente lei.

**Parágrafo único.** O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da licitação, sendo que os



limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de menor tarifa para os fins da licitação, na forma da Lei Federal 8.987/95.

**Art. 48.** Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e do contrato, respeitando-se os princípios e regras dessa lei e a planilha tarifária constante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

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

**Art. 49.** O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 42 a 46 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

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

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

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

**Art. 50.** A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema, pelo índice de passageiros por quilômetro - IPK.



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

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

§ 3º O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento), para mais ou para menos, do percentual equivalente à margem mínima de lucro líquido da empresa concessionária do sistema, incorporada à planilha tarifária de acordo com a regra do art. 47, parágrafo único, da presente lei.

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

**Art. 51.** Serão isentos do pagamento da tarifa:

I – Crianças com até 05 (cinco) anos de idade e idosos a partir dos 65 (sessenta e cinco) anos;

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

III – Demais passageiros que preencham os requisitos dispostos por Legislação Estadual e Federal.

**Parágrafo único.** Para a devida identificação dos idosos, poderá ser apresentado apenas um documento oficial com foto.

## Capítulo XI

### DAS SANÇÕES



**Art. 52.** Para fins da presente lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, hipótese que ensejará a aplicação das seguintes sanções:

I – Interdição das operações;

II – Aplicação de multa pecuniária, cujo valor e condições serão fixados por ato regulamentar;

III – Apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior; e

IV – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 53.** O inadimplemento contratual do concessionário, assim como o descumprimento das normas regulamentares e das normas legais aplicáveis ao serviço de transporte coletivo urbano, inclusive das regras dispostas na presente lei, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

I – Advertência escrita;

II – Multa contratual;

III – Multa condenatória fixada em regulamento;

IV – Afastamento de funcionários e interdição de equipamentos e de veículos;

V – Intervenção, no caso de concessão;

VI – Rescisão do contrato;

VII – Declaração de caducidade da concessão.



**VIII** – Suspensão do direito de licitar por prazo não superior a 02 (dois) anos;

e

**IX** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o Concessionário ressarcir o Município pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 54.** A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida de processo administrativo, realizado com as garantias do contraditório e da ampla defesa, que comporte a oportunidade de manifestação do concessionário.

§ 1º O processo administrativo deve ser concluído no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 2º O concessionário terá direito de defesa no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º As sanções previstas nesta lei serão contadas após a concessão de prazo de 10 (dez) dias para a defesa do concessionário, contados a partir de sua intimação, é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente, assegurado pedido de reconsideração ao Prefeito Municipal, podendo a reabilitação do particular ser requerida após 2 (dois) anos da aplicação da sanção.

§ 4º O ato de intimação do concessionário para integrar o processo administrativo referido nos parágrafos anteriores deverá indicar a hipótese fática, os fundamentos legais aplicáveis, a capitulação tipológica e demais informações necessárias ao pleno conhecimento da imputação.

§ 5º Nenhum prazo poderá iniciar-se sem que os autos do processo estejam com vista franqueada aos interessados, ainda que presos na repartição competente.



§ 6º Os pedidos de produção de provas que se mostrarem impertinentes, desnecessários, ilícitos ou protelatórios poderão ser indeferidos pela autoridade que presidir o feito, por ato suficientemente motivado.

## Capítulo XII

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

**Art. 55.** Ressalvada a hipótese do art. 10, §9º, inciso I, da presente lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público municipal de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação, quando do vencimento do prazo de contratos vigentes, apenas poderá ocorrer, sob pena de nulidade, se, em período prévio mínimo de 120 (cento e vinte) dias, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos da Lei Federal nº 8.987/95:

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

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

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

IV – Apuração, de acordo com os levantamentos dos incisos anteriores, confrontados com as tarifas e remunerações auferidas pela concessionária durante o prazo



da concessão, de eventual indenização devida a essa para garantir o equilíbrio econômico financeiro do contrato, seja em razão de bens e instalações e demais custos de capital não depreciados e remunerados, seja em razão de incorretas revisões tarifárias, que não tenham acompanhado a evolução dos preços unitários dos insumos e despesas da operação; e

**V** – Celebração de acordo entre o Poder Concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de pagamento de indenização eventualmente apurada na forma do inciso anterior, ou definição de adimplemento da indenização na forma dos §§6º e 7º, desse artigo.

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

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

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

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



§ 5º Verificada a existência de indenização devida à concessionária, submetida a auditoria e apresentada em audiência pública, e existindo acordo entre as partes, o Poder Executivo poderá prorrogar o contrato de concessão por prazo não superior ao original, como forma de pagamento à concessionária, como prevê a regra do art. 10, § 9º, inciso II, da presente lei.

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

§ 7º No caso do parágrafo anterior, o pagamento da indenização devida à concessionária será realizado, mediante prévia garantia real conferida pelo Poder Concedente àquela, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, devidamente corrigidas pelo INPC ou outro índice que venha a substituí-lo.

§ 8º Ausente a execução do ato a que se refere o parágrafo anterior, quando couber, com o pagamento da primeira parcela à concessionária e a prestação de garantia real dos valores remanescentes, não poderá ser aberta licitação para assinatura de novo contrato de concessão, sob pena de nulidade, salvo na hipótese do parágrafo seguinte.

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

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

**Art. 56.** Esgotado o prazo do contrato de concessão, não sendo prorrogado esse, na forma do art. 10, § 9º, inciso I, da presente lei, não estando concluídos os



procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, aquela avença permanecerá vigente, até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à renovação de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

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

### Capítulo XIII

#### DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

**Art. 57.** São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I – Receber o serviço adequado;
- II – Ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III – Ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários.
- IV – Despender o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;
- V – Ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI – Utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo Poder Concedente;



**VII** – Ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;

**VIII** – Transportar seu animal doméstico no transporte coletivo, em caixa de transporte na forma definida pela empresa de transporte, de modo que lhes ofereça condições de proteção e conforto; e

**IX** – O ingresso e a permanência cães de assistência, à trabalho ou em treinamento, quando acompanhados do tutor ou treinador.

**Art. 58.** São deveres do usuário:

**I** – Contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;

**II** - Portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

**III** – Desembolsar tarifa devida;

**IV** – Identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;

**V** – Contribuir, informando ao Poder Concedente e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;

**VI** - Apresentar o comprovante de passagem quando solicitado; e

**VII** – Não consumir bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus e no interior dos veículos.

## Capítulo XIV

### DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS



**Art. 59.** O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros.

**Parágrafo único.** Para efeitos desta lei, o fretamento é classificado da seguinte forma:

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

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

**Art. 60.** A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

I – Contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade; e

II – Lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada.

**Art. 61.** O exercício da atividade de fretamento no Município de Morretes, a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela competente Secretaria Municipal.

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

I – Habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;

II – Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;



**III** – Apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados na Junta Comercial do Paraná;

**IV** – Comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

**V** – Comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

**VI** – Comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

**VII** – Comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

**VIII** – Comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado do Paraná;

**IX** – Apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;

**X** – Outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal.

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

**§ 3º** Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.

**Art. 62.** Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

**Art. 63.** No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis,



habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

**Art. 64.** É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, quando houver, exceto quando obtiver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

**Art. 65.** É proibido o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

**Art. 66.** A inobservância das obrigações estabelecidas nesta lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

- I – Retenção e remoção do veículo;
- II – Suspensão da autorização;
- III – Revogação da autorização; e
- IV – Suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

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

**Art. 67.** O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Morretes, sem a devida autorização, nos termos da presente lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

- I – Imediata apreensão do veículo; e
- II - Aplicação de multa na importância de 100 UFM (Unidades Fiscais Municipais), com valor dobrado em caso de reincidência.



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

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

**Art. 68.** A competente Secretaria Municipal designará comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

**Art. 69.** A competente Secretaria Municipal poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

**Art. 70.** Os eventuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Morretes.

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

## Capítulo XV

### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 71.** Para fins de atendimento ao disposto da Lei Federal nº 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, englobando todas as linhas do sistema atual e outras que porventura venham a ser criadas, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogáveis por igual período.



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

§ 2º A licitação referida no “caput” do presente artigo poderá ser dispensada do procedimento prévio regulamentado no artigo 55 da presente lei, desde que observados os princípios e regras da legislação federal vigente.

**Art. 72.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio Marumbi, Câmara Municipal, Morretes, 08 de junho de 2022.

  
**Pastor Deimeval Borba**  
Presidente



Palácio Marumbi, Morretes, 08 de junho de 2022.

**Ofício nº 089/2022**

Assunto: Encaminhamento de Atos do Poder Legislativo Municipal.

**Senhor Prefeito,**

Pelo presente, venho diante de Vossa Excelência, conforme previsão legal, encaminhar as Indicações nº 235 a 245/2022 de iniciativa dos Vereadores desta Casa e apresentadas na 18ª Sessão Ordinária ocorrida na data de 08 de junho do corrente ano.

Encaminhamos também, para atendimento de Vossa Excelência no prazo legal estipulado pela Lei Orgânica do Município os Requerimentos nº 051 e 052/2022, aprovados por unanimidade pelo Plenário da Câmara.

Encaminhamos ainda para Sanção desta Municipalidade o Projeto de Lei nº 2.325/2022 e o Projeto de Lei Complementar nº 0029/2022, aprovados pela Câmara Municipal de Morretes na mesma Sessão Ordinária.

Assim, na oportunidade externamos nossos votos de estima, distinta consideração e apreço.

Atenciosamente,

**Pastor Deimeval Borba**

**Presidente**

**EXMO. SR. SEBASTIÃO BRINDAROLLI JUNIOR**  
**MD. PREFEITO MUNICIPAL DE MORRETES.**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES.**  
**MORRETES - PARANÁ.**



PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES - PR

CNPJ:- 76.022.490/0001-99  
ROCHA POMBO, 10 - CENTRO  
Exercício:- 2022



PROCESSO Nº 2945 / 2022

DATA: 09/06/2022 - :13:24:37

TIPO: 1 - Geral (Interno)

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

<b>Requerente:</b> Câmara Municipal de Morretes	<b>RG/Insc. Est.:</b>
<b>CPF/CNPJ:</b> 01.532.197/0001-72	
<b>Endereço:</b> PRAÇA CONSELHEIRO SINIMBÚ,	<b>Bairro:</b> CENTRO
<b>Complemento:</b> Prédio Principal	<b>CEP:</b> 83350-000
<b>Cidade:</b> MORRETES -	<b>Celular:</b> (41) 3462-1386
<b>Telefone:</b> (41) 3462-1386	

**ASSUNTO/MOTIVO:** Geral

Câmara Municipal de Morretes, supra qualificado, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência requerer para que determine à repartição competente desta Prefeitura que lhe expeça:

Ofício nº 089/2022

Observação: Documentação original entregue em mão

**End. Correspondência:** CONSELHEIRO SINIMBÚ - Nº: 50  
**Bairro:** CENTRO  
**Cidade:** MORRETES - PR  
**CEP:** 83350000 **Complemento:** Prédio Principal  
**Telefone:** (41) 3462-1386 - **Celular:** (41) 3462-1386 - **Email:** presidencia@morretes.pt.leg.br

Zona:	Quadra:	Data	Cadastro	Lote:
-------	---------	------	----------	-------

Nestes termos,  
Pede deferimento.

\_\_\_\_\_  
Câmara Municipal de Morretes  
Requerente



**Prefeitura Municipal de Morretes**  
ESTADO DO PARANÁ



Ofício nº 395/2022 – GAB.

Morretes, 14 de junho de 2022

Exmo. Sr.

**Vereador Pastor Deimeval Borba**

Presidente da Câmara Municipal de Morretes

Morretes - PR

Senhor Presidente,

Pelo presente encaminhamos a Vossa Excelência, as respostas das Indicações abaixo relacionadas:

- **Indicação nº 0163/2022, de autoria da Vereadora Marcela da Silva Elias.**

Cópia do Memorando Interno nº 184/2022, da Secretaria de Meio Ambiente, Turismo, Cultura e Urbanismo.

- **Indicação nº 0191/2022, de autoria do Vereador Júlio Cesar Cassilha.**

Cópia do Memorando Interno nº 243/2022, da Secretaria de Educação e Esporte.

- **Indicação nº 0144/2022, de autoria da Vereadora Luciane Costa Coelho.**

Cópia do Memorando Interno nº 254/2022 – MA.

- **Indicação nº 0143/2022, de autoria do Vereador Celsinho das Alface.**

Cópia do Memorando Interno nº 279/2022 – MA.

- **Indicação nº 0142/2022, de autoria da Vereadora Marcela da Silva Elias.**

Cópia do Memorando Interno nº 278/2022 – MA.

- **Indicação nº 0165/2022, de autoria da Vereadora Marcela da Silva Elias.**

Memorando Interno nº 280/2022 – MA.

- **Indicação nº 0443/2021, de autoria do Vereador Celsinho das Alface.**

Cópia do Memorando Interno nº 306/2022, da Secretaria de Infraestrutura.



**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**



**Prefeitura Municipal de Morretes**  
ESTADO DO PARANÁ



- Indicações nº 0169/2022, 0170/2022, 0171/2022, 0176/2022, 0178/2022 e 0179/2022.

Cópia do Memorando Interno nº 307/2022, da Secretaria de Infraestrutura.

- Indicações nº 0214/2022 e 0215/2022, respectivamente dos Vereadores Marcela da Silva Elias e Pastor Deimeval Borba.

Cópia do Memorando Interno nº 309/2022, da Secretaria de Infraestrutura.

- Indicações nº 0180/2022, 0181/2022, 0182/2022, 0183/2022, 0185/2022, 0186/2022, 0187/2022, 0188/2022, 0190/2022, 0194/2022, 0195/2022, 0197/2022, 0198/2022, 0199/2022 e 0200/2022.

Cópia do Memorando Interno nº 310/200, da Secretaria de Infraestrutura.

- Indicações nº 0216/2022, 0221/2022, 0222/2022, 0224/2022, 0225/2022, 0226/2022, 0227/2022 e 0228/2022.

Cópia do Memorando Interno nº 343/2022, da Secretaria de Infraestrutura.

- Indicação nº 0001/2022, de autoria do Vereador Fabiano Cit.

Cópia do Memorando Interno nº 344/2022, da Secretaria de Meio Ambiente, Turismo, Cultura e Urbanismo.

- Indicação nº 0005/2022, de autoria do Vereador João Vitor Peluso da Silva.

Cópia do Memorando Interno nº 345/2022, da Secretaria de Meio Ambiente, Turismo, Cultura e Urbanismo.

- Indicação nº 0003/2022, de autoria do Vereador Fabiano Cit.

Cópia do Memorando Interno nº 347/2022 – MA.

- Indicação nº 0219/2022, de autoria do Vereador Júlio Cesar Cassilha.

Cópia do Memorando Interno nº 348/2022 – MA.

Por fim, anexamos as Leis Municipais nº 704/2022 e 705/2022, bem como a Lei Complementar nº 51/2022, para serem arquivadas nessa egrégia Casa de Leis.

Atenciosamente,

  
**Sebastião Brindarólli Júnior**  
Prefeito

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**



## LEI MUNICIPAL Nº 705 DE 10 DE JUNHO DE 2022

**SÚMULA:** Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.

(Origem Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 de Iniciativa do Poder Executivo Municipal – Prefeito Sebastião Brindarolli Júnior.

A Câmara Municipal de Morretes, Estado do Paraná, APROVOU e eu, PREFEITO, no uso de minhas atribuições legais, com fulcro disposto no artigo 69, inciso IV da Lei Orgânica Municipal, SANCIONO a seguinte Lei:

### Capítulo I

#### DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

**Art. 1º.** Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Morretes serão prestados sob os regimes público e privado, conforme a hipótese, regulados pela presente lei e regulamentados em ato infralegal.

**§ 1º** Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de Direito Público, operadas em regime de concessão ou permissão.

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

**Art. 2º.** O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Morretes, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento provido diretamente pela Administração Pública ou, indiretamente, mediante entidades administrativas descentralizadas.



**Art. 3º.** Compete ao Município diretamente, através de entidade de Administração indireta, ou, indiretamente, através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público urbano e/ou rural do Município de Morretes, sob o regime de concessão ou permissão.

**Art. 4º.** 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 e à prévia autorização do Poder Público.

## Capítulo II

### DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

**Art. 5º.** O Serviço de Transporte Coletivo Público de passageiros no Município de Morretes obedecerá às seguintes diretrizes:

**I** - Universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;

**II** - Isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;

**III** - Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;

**IV** - Eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;



**V** - Atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;

**VI** - Garantia de acesso às pessoas com deficiências e aos mais idosos;

**VII** - Integração entre os diversos meios de transporte;

**VIII** - Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;

**IX** - Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;

**X** - Economicidade no planejamento e na delegação do serviço público; e

**XI** - Publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

### Capítulo III

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

**Art. 6º.** O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo Público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002, o Plano Diretor Municipal e demais leis municipais pertinentes.

**Art. 7º.** O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público Municipal utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão, de modo a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.



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

**Art. 8º.** O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

**§ 1º** A decisão de integrar o Sistema de Transporte Municipal com Sistemas de Transporte de Municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal da Cidade, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

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

#### **Capítulo IV**

#### **DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO**

**Art. 9º.** Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, sempre em caráter temporário e por prazo determinado, nos termos desta lei.

**§ 1º** O Poder Público, sempre que possível, dando primazia ao princípio da eficiência administrativa, deverá optar pela prestação indireta dos



serviços de transporte coletivo em substituição à prestação direta estatal e à prestação por empresas estatais.

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

**§ 3º** O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

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

**§ 8º** As concessões atinentes ao Serviço de Transporte Coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do



concessionário, observando-se o prazo máximo de 15 (quinze) anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 18 da presente lei.

**§ 9º** As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, a critério do Poder Concedente, nos seguintes casos:

**I** - Quando a concessionária houver prestado o serviço com qualidade satisfatória, aferível mediante os seguintes critérios:

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

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

**II** - Quando, mediante apuração técnica do Poder Concedente, referida no art. 55 da presente lei, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão, ocasião em que a renovação ou prorrogação será efetuada por período que, ao mesmo tempo, garanta o restabelecimento da equação econômico-financeira inicial e acarrete o menor ônus possível à tarifa, limitado ao prazo estabelecido no contrato original.

**Art. 10.** Poderá o Poder Concedente prever no Projeto da Concessão e no Edital de Licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao Transporte Coletivo de Passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita de subsídios da concessão, no objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

**§ 1º** A publicidade ou propaganda veiculada não poderá impedir ou embaraçar o campo de visão dos motoristas, nem conter elementos que prejudiquem a visibilidade dos veículos ou sinais de trânsito.



**§ 2º** A propaganda ou publicidade não poderá conter informações que:

**I** - Façam referência a bebidas alcoólicas, produtos que contenham tabaco, ou outras substâncias consideradas entorpecentes e a medicamentos;

**II** - Promovam qualquer tipo de preconceito étnico, religioso ou sexual;

**III** - Induzam qualquer tipo de discriminação contra idosos ou pessoas com deficiência.

**IV** - Atentem contra a moral e os bons costumes; ou

**V** - Possuam cunho eleitoral ou político partidário.

**§ 3º** Nos locais destinados à veiculação de propaganda, sempre que requisitado pelo Poder Concedente, deverá ser destinado 20% (vinte) por cento do espaço para divulgação de assuntos de utilidade pública, nas áreas de educação, saúde, esporte, turismo e outras de interesse público.

**Art. 11.** No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, no objetivo de manter a melhor prestação do serviço público, o Poder Concedente poderá modificar o modal operacional de veículos, determinando à empresa concessionária os tipos de veículos a serem utilizados, inclusive, caso necessário, com maior ou menor capacidade de transporte do que os originalmente fixados pelo Edital de Licitação, restabelecendo-se conseqüentemente a equação econômico-financeira, conforme o modal utilizado.

**Parágrafo único.** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das seguintes etapas e documentos:

**I** - Apresentação de proposta de modificação pela autoridade com competência para a assinatura do contrato;

**II** - Oportunidade da manifestação do concessionário, instruída ou não com planilha de recomposição dos preços na hipótese de rompimento da

equação econômico-financeira do contrato, em prazo máximo de cinco dias úteis, prorrogável por requerimento motivado do interessado;

**III** - Apresentação de planilha de recomposição, com a indicação das fontes de custeio, ou homologação com ou sem ressalvas de planilha apresentada pelo concessionário com parecer do departamento técnico competente do Município, vistado pela Procuradoria-Geral do Município; e

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

**Art. 12.** São atribuições do Poder Concedente:

**I** - Planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;

**II** - Regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

**III** - Regular o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:

**a)** Cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;

**b)** Prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;

**c)** Responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;

**d)** Aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observadas as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;

**e)** Intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;



**f)** Extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**g)** Revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**h)** Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

**i)** Zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

**j)** Estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

**k)** Buscar a redução da poluição ambiental em todas as suas formas e garantir que a pessoa jurídica contratada para operar o sistema de transporte público do Município de Morretes utilize veículos que consumam combustíveis com a menor característica poluente possível, conforme parâmetros exigidos pelas normas ambientais e trânsito exigentes;

**l)** Garantir que seja afixado em cada veículo em operação, em local de fácil visualização pelos usuários, o Laudo de Vistoria Técnica, com o devido prazo de validade; e

**m)** Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

**IV** - Fixar itinerários e pontos de parada;

**V** - Fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;

**VI** - Organizar, programar e fiscalizar o sistema;

**VII** - Implantar e extinguir linhas e extensões;

**VIII** - Contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;

**IX** - Fiscalizar o gerenciamento do vale transporte;

**X** - Estabelecer intercâmbio com Institutos e Universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal da Cidade;



- XI** - Fixar os parâmetros e índices das planilhas de custos;
- XII** - Elaborar, fiscalizar e alterar a aplicação dos cálculos tarifários, sempre respeitando os índices estipulados no edital de licitação e no contrato de concessão;
- XIII** - Registrar a empresa concessionária;
- XIV** - Cadastrar o pessoal da empresa concessionária;
- XV** - Vistoriar os veículos em operação, exigindo o cumprimento das metas de qualidade e eficiência da frota, bem como o respeito à qualidade dos insumos de operação;
- XVI** - Fixar e aplicar penalidades, na forma dessa Lei e do regulamento próprio;
- XVII** - Solicitar relatório técnico operacional, quando necessário, junto à concessionária;
- XIX** - Estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;
- XX** - Monitorar o número de passageiros do sistema; e
- XXI** - Definir o *layout* dos veículos.

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

**§ 2º** A cada dois anos, o Poder Concedente poderá proceder a uma avaliação dos coeficientes de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do Custo Operacional da planilha tarifária (art. 43, da presente Lei), avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:

- I** - Modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;
- II** - Introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu); ou
- III** - Alteração do sistema viário.



§ 3º Serão considerados, para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os dados colhidos pelo Departamento de Urbanismo, obedecido o seguinte procedimento:

I - Os dados de avaliação serão remetidos ao pelo Departamento de Urbanismo, assegurado direito de participação pelo concessionário e da população, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;

II - Os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal da Cidade;

III - Ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do Poder Concedente, considerando-se necessariamente, na forma dessa Lei, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

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

**Art. 13.** A fiscalização dos serviços de que trata esta Lei será exercida pela Secretaria Municipal de Infraestrutura, através dos servidores designados para realizar tal atribuição fiscalizatória.

**Parágrafo único.** Entre outras funções pertinentes à fiscalização dos serviços, incumbirá aos fiscais efetuar vistorias em geral, orientar, lavrar autos de infração para imposição de multas, apreender veículos e fiscalizar o cumprimento das normas relativas ao serviço de transporte coletivo de passageiros no Município.

**Art. 14.** São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:



**I** - Atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;

**II** - Atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;

**III** - Efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;

**IV** - Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

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

**VI** - Adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

**VII** - Garantir a segurança e a integridade física dos usuários, principalmente, a observância quanto ao limite de velocidade empreendida nos deslocamentos;

**VIII** - Apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;

**IX** - Adequar os veículos de modo a garantir a acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 04 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com a Lei Federal nº 10.098/2000 e Decreto Federal nº 5.296/2004.

## Capítulo V

### DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

**Art. 15.** As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislação aplicável.



**Art. 16.** As licitações para concessão ou permissão de Serviço de Transporte Público de Passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos da Lei Federal nº 8.987/95.

**Art. 17.** As licitações serão precedidas de projeto completo, que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

**§ 1º** O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

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

**II** - O prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecido o prazo máximo fixado nesta lei;

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

**IV** - Os investimentos do operador, quando exigido, em obras públicas associadas à concessão; e

**V** - As formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

**§ 2º** O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

**§ 3º** As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.



§ 4º Como fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, para escolha de projeto de execução do serviço concedido, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

§ 5º O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subsequente para a escolha do concessionário.

§ 6º Dentre as alternativas de remuneração pela adjudicação do projeto, referido no §4º deste artigo, possíveis de serem previstas no edital de licitação pode estar a contraprestação diretamente provida pelo concessionário vencedor da subsequente licitação à outorga da concessão.

§ 7º O projeto devera primar sempre pelo aproveitamento de todas as possibilidades de adição de receita econômica alternativa à operação da concessão, prevendo, quando cabível e possível, a exploração associada de negócios vinculados à concessão, como, a exemplo, a exploração comercial de espaço publicitários nas estações, pontos de ônibus etc., sendo que estas receitas adicionais e alternativas serão absorvidas em favor da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**Art. 18.** O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no §8º do art. 10 da presente lei.

**Art. 19.** A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conformidade com a Lei 10.233, de 05 de junho 2001.

**Art. 20.** O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

**Art. 21.** Na elaboração do edital de licitação estão prescritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como estão prescritas em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativo e quantitativo.

**Parágrafo único.** Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos de transporte coletivo estão vedadas exigências de qualificação técnica cujo objeto seja a demonstração de aptidão à execução de obras públicas, sendo que essas, quando integradas no objeto da concessão como encargo do concessionário, poderão ser terceirizadas pelo mesmo, que assumirá obrigação de resultado quanto à conclusão das obras em prazos e características indicados no projeto.

## Capítulo VI

### DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO

**Art. 22.** Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos, redigidos de forma clara e objetiva.

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

- I** - A delimitação do objeto e os seus elementos característicos;
- II** - Prazos para cumprimentos de encargos específicos e prazo da concessão;
- III** - A forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor;

- IV** - Os bens reversíveis;
- V** - Os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- VI** - Os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VII** - Os direitos dos usuários;
- VIII** - Os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- IX** - As garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- X** - O crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica, quando envolvida contraprestação pecuniária do Poder Público na concessão, observadas, na hipótese, demais condições previstas na Lei nº 11.079/2004;
- XI** - As penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
- XII** - As hipóteses de rescisão; e
- XIII** - A obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

## **Capítulo VII**

### **DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Art. 24.** A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei nº 8.987/95 e legislação aplicável.

**Art. 25.** A concessão será operada pela empresa ou consórcio de empresas que vencer a licitação, a qual poderá transferir o controle acionário da empresa, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com expressa e prévia anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.



**Art. 26.** O Poder Concedente poderá modificar aspectos da concessão que refiram à prestação do serviço público, atinentes à frota de veículos e às condições da prestação, com vistas ao cumprimento de novas disposições regulamentares ou legais ou, ainda, com vistas ao atendimento das necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse coletivo concretamente verificado.

**§ 1º** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 12 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

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

**§ 3º** Serão prestados de forma extraordinária os serviços de transporte coletivo público excepcionais de transporte, causadas por fatos eventuais, com maior concentração de pessoas, tais como: feiras, festas públicas, shows, espetáculos circenses, exposições, atividades esportivas, seminários, congressos e outros de interesse público devidamente motivado e justificado.

**Art. 27.** A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

**Art. 28.** O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de certos indicadores formulados pelo Poder Concedente por ato regulamentar ou diretamente nos editais de licitação e contratos, as quais deverão resultar na aplicação periódica de um Índice Geral de Qualidade (IGQ) da operação dos serviços executados pelo concessionário.



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



§1º Os editais e contratos poderão prever a manutenção de um valor mínimo de IGQ como condição à caducidade da concessão.

§ 2º Os valores de IGQ serão registrados e arquivados pelo Poder Concedente para fins de compor um histórico do operador, e serão sempre informados mediante fornecimento de atestados pelo Município desde que assim seja solicitado pelo titular do histórico acervado.

§ 3º O Concessionário terá direito a recurso administrativo com efeito suspensivo, em face de ato que resulta na aplicação do IGQ, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar de sua intimação, o qual deverá ser decidido pelo Secretário competente ou pelo Prefeito em prazo máximo de 10 (dez) dias úteis a contar do recebimento do recurso.

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

## **Capítulo VIII**

### **DA INTERVENÇÃO**

**Art. 29.** Poderá o Poder Público, visando a assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, intervir na operação do serviço.

§ 1º. A intervenção será precedida de adequado processo administrativo que garanta a oportunidade de manifestação do interessado, com as garantias do contraditório e da ampla defesa;

§ 2º. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

**I** - Desobediência reiterada e comprovada aos dispositivos contidos na presente lei, na Lei nº 8.987/95 e nos regulamentos aplicáveis ao serviço, inclusive aqueles atinentes ao itinerário ou horário determinados à



operação do serviço, salvo por motivo de força maior ou razão devidamente justificada;

**II** – Não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação, em prazo determinado, veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

**III** – O descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados; ou

**IV** – A ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados.

**Art. 30.** A intervenção será formalizada em ato administrativo próprio, devidamente motivado, com a indicação precisa das razões que a ensejaram, e também:

**I** – Do prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de três meses, prorrogáveis por mais três meses;

**II** – Das instruções e regras que orientarão a intervenção; e

**IV** – Do nome do interventor com funções de coordenação da intervenção.

**Art. 31.** No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

**Art. 32.** A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

## Capítulo IX

### DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO



**Art. 33.** Incumbe ao operador 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, aos usuários ou a terceiros.

## Capítulo X

### DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA

**Art. 34.** A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

**Art. 35.** É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

**Art. 36.** O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da Administração.

**Art. 37.** A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se à luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 1º Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos da Lei nº 8.987/95.

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

§ 3º Na hipótese de gratuidades ou reduções tarifárias serem determinadas pelo Poder Concedente sem o concomitante restabelecimento da

equação econômico-financeira da concessão, o Concessionário poderá requerer ao Poder Judiciário a recomposição tarifária ou a rescisão do contrato de concessão, ressalvada, em qualquer caso, a indenização pelos prejuízos eventualmente suportados em decorrência da medida.

**Art. 38.** A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 49 e parágrafos da presente lei, no edital de licitação e no contrato de concessão.

**Art. 39.** As fontes e receitas alternativas, com ou sem exclusividade, previstas no edital de licitação com vistas a integrar a receita do concessionário serão consideradas na fixação da tarifa e comporão a equação econômico-financeira do contrato de concessão.

**Art. 40.** Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

#### **SEÇÃO ÚNICA DA TARIFA**

**Art. 41.** O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

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

§ 2º Na elaboração do cálculo tarifário, as isenções e descontos previstos nesta Lei e definidos pelo Poder Concedente serão deduzidos do

número de passageiros transportados, salvo quando houver o pagamento dessas modalidades de transporte por outras fontes de financiamento.

**Art. 42.** São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

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

**Art. 43.** Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, contingências, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência Sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

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

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

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

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



§ 5º No cálculo para definir o FU - Fator de Utilização também será considerado:

I - Pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;

II - As horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.

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

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

**Art. 44.** Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

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



**MORRETES**  
PREFEITURA DA CIDADE



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

**III** - O prazo de vida útil, a ser considerado na planilha tarifária, para fins de depreciação será de 07 (sete) anos para ônibus, micro-ônibus e articulados;

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

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

b) De 10% (dez por cento) para veículos articulados.

**IV** - A depreciação será calculada na forma linear, ou seja, compreenderá 1/84 (um oitenta e quatro avos) do preço atualizado do veículo ou similar, ao mês, desconsiderado o valor residual de cada modal;

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

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

**§2º.** Os veículos que tiverem idade superior aos limites definidos no inciso III do presente artigo, mantidos ou incluídos na frota na forma do parágrafo anterior, não serão objeto de depreciação na planilha tarifária, sendo apenas remunerados, como capital investido, pelo seu valor residual, e objeto



de remuneração de despesas de manutenção, peças e acessórios, através do mesmo coeficiente admitido para o restante da frota.

**Art. 45.** Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

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

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

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

**Art. 46.** Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema (atualmente PIS - COFINS - ISS - CPMF) sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente.

**Art. 47.** A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos artigos 42 a 46 da presente lei.

**Parágrafo único.** O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da



licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de menor tarifa para os fins da licitação, na forma da Lei Federal 8.987/95.

**Art. 48.** Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e do contrato, respeitando-se os princípios e regras dessa lei e a planilha tarifária constante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

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

**Art. 49.** O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 42 a 46 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

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

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

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

**Art. 50.** A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema, pelo índice de passageiros por quilômetro - IPK.

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

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

§ 3º O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento), para mais ou para menos, do percentual equivalente à margem mínima de lucro líquido da empresa concessionária do sistema, incorporada à planilha tarifária de acordo com a regra do art. 47, parágrafo único, da presente lei.

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

**Art. 51.** Serão isentos do pagamento da tarifa:

**I** - Crianças com até 05 (cinco) anos de idade e idosos a partir dos 65 (sessenta e cinco) anos;

**II** - Fiscais do sistema de transporte coletivo, devidamente uniformizados e credenciados, que não serão considerados como passageiros equivalentes; e

**III** - Demais passageiros que preencham os requisitos dispostos por Legislação Estadual e Federal.

**Parágrafo único.** Para a devida identificação dos idosos, poderá ser apresentado apenas um documento oficial com foto.

## **Capítulo XI**

### **DAS SANÇÕES**

**Art. 52.** Para fins da presente lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, hipótese que ensejará a aplicação das seguintes sanções:

- I** - Interdição das operações;
- II** - Aplicação de multa pecuniária, cujo valor e condições serão fixados por ato regulamentar;
- III** - Apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior; e
- IV** - Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 53.** O inadimplemento contratual do concessionário, assim como o descumprimento das normas regulamentares e das normas legais aplicáveis ao serviço de transporte coletivo urbano, inclusive das regras dispostas na presente lei, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

- I** - Advertência escrita;
- II** - Multa contratual;
- III** - Multa condenatória fixada em regulamento;
- IV** - Afastamento de funcionários e interdição de equipamentos e de veículos;
- V** - Intervenção, no caso de concessão;
- VI** - Rescisão do contrato;
- VII** - Declaração de caducidade da concessão.
- VIII** - Suspensão do direito de licitar por prazo não superior a 02 (dois) anos; e
- IX** - Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o Concessionário ressarcir o Município pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.



**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 54.** A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida de processo administrativo, realizado com as garantias do contraditório e da ampla defesa, que comporte a oportunidade de manifestação do concessionário.

§ 1º O processo administrativo deve ser concluído no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 2º O concessionário terá direito de defesa no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º As sanções previstas nesta lei serão contadas após a concessão de prazo de 10 (dez) dias para a defesa do concessionário, contados a partir de sua intimação, e de competência exclusiva do Secretário Municipal competente, assegurado pedido de reconsideração ao Prefeito Municipal, podendo a reabilitação do particular ser requerida após 2 (dois) anos da aplicação da sanção.

§ 4º O ato de intimação do concessionário para integrar o processo administrativo referido nos parágrafos anteriores deverá indicar a hipótese fática, os fundamentos legais aplicáveis, a capitulação tipológica e demais informações necessárias ao pleno conhecimento da imputação.

§ 5º Nenhum prazo poderá iniciar-se sem que os autos do processo estejam com vista franqueada aos interessados, ainda que presos na repartição competente.

§ 6º Os pedidos de produção de provas que se mostrarem impertinentes, desnecessários, ilícitos ou protelatórios poderão ser indeferidos pela autoridade que presidir o feito, por ato suficientemente motivado.

## Capítulo XII

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

**Art. 55.** Ressalvada a hipótese do art. 10, §9º, inciso I, da presente lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público

municipal de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação, quando do vencimento do prazo de contratos vigentes, apenas poderá ocorrer, sob pena de nulidade, se, em período prévio mínimo de 120 (cento e vinte) dias, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos da Lei Federal nº 8.987/95:

**I** - Levantamento amplo e completo dos elementos físicos constituintes da infraestrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação do serviço concedido, previstos no edital de licitação, no contrato de concessão e na planilha tarifária originários;

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

**III** - Levantamento, baseado nas informações anteriores, das tarifas corretas que deveriam ter sido praticadas, a cada seis meses do prazo da concessão, pelo Poder Concedente, calculadas de acordo com a planilha tarifária oficial prevista no edital de licitação e no contrato de concessão;

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

**V** - Celebração de acordo entre o Poder Concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de pagamento de indenização eventualmente apurada na forma do inciso anterior, ou definição de adimplemento da indenização na forma dos §§6º e 7º, desse artigo.

**§ 1º** A realização das etapas dos procedimentos a que se refere o artigo anterior deverá ser acompanhada pela empresa concessionária, que terá direitos assegurados de contraditório e ampla defesa, durante todo o processo,



podendo impugnar dados coletados pelo Poder Concedente e apresentar cálculos próprios de eventual indenização.

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

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

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

**§ 5º** Verificada a existência de indenização devida à concessionária, submetida a auditoria e apresentada em audiência pública, e existindo acordo entre as partes, o Poder Executivo poderá prorrogar o contrato de concessão por prazo não superior ao original, como forma de pagamento à concessionária, como prevê a regra do art. 10, § 9º, inciso II, da presente lei.

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

**§ 7º** No caso do parágrafo anterior, o pagamento da indenização devida à concessionária será realizado, mediante prévia garantia real conferida pelo Poder Concedente àquela, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e



sucessivas, devidamente corrigidas pelo INPC ou outro índice que venha a substituí-lo.

**§ 8º** Ausente a execução do ato a que se refere o parágrafo anterior, quando couber, com o pagamento da primeira parcela à concessionária e a prestação de garantia real dos valores remanescentes, não poderá ser aberta licitação para assinatura de novo contrato de concessão, sob pena de nulidade, salvo na hipótese do parágrafo seguinte.

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

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

**Art. 56.** Esgotado o prazo do contrato de concessão, não sendo prorrogado esse, na forma do art. 10, § 9º, inciso I, da presente lei, não estando concluídos os procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, aquela avença permanecerá vigente, até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à renovação de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

**Parágrafo único.** O disposto nesse artigo não se aplica aos casos em que o Poder Público, havendo má prestação do serviço pela então concessionária, optar, com fundamento em critérios de conveniência, oportunidade, eficiência, razoabilidade e proporcionalidade, por formas precárias de prestação do serviço durante o período de transição, delegando-o,



através de permissão, ou autorizando-o, mediante atos formais, a outras empresas.

### **Capítulo XIII**

#### **DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS**

**Art. 57.** São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I** - Receber o serviço adequado;
- II** - Ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III** - Ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários.
- IV** - Despender o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;
- V** - Ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI** - Utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo Poder Concedente;
- VII** - Ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;
- VIII** - Transportar seu animal doméstico no transporte coletivo, em caixa de transporte na forma definida pela empresa de transporte, de modo que lhes ofereça condições de proteção e conforto; e
- IX** - O ingresso e a permanência cães de assistência, à trabalho ou em treinamento, quando acompanhados do tutor ou treinador.

**Art. 58.** São deveres do usuário:

- I** - Contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;
- II** - Portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;
- III** - Desembolsar tarifa devida;



**IV** - Identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;

**V** - Contribuir, informando ao Poder Concedente e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;

**VI** - Apresentar o comprovante de passagem quando solicitado; e

**VII** - Não consumir bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus e no interior dos veículos.

#### **Capítulo XIV**

#### **DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS**

**Art. 59.** O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros.

**Parágrafo único.** Para efeitos desta lei, o fretamento é classificado da seguinte forma:

**I** - Em âmbito municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de Morretes, prestado regular ou ocasionalmente;

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

**Art. 60.** A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

**I** - Contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade; e



**II** - Lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada.

**Art. 61.** O exercício da atividade de fretamento no Município de Morretes, a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela competente Secretaria Municipal.

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

**I** - Habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;

**II** - Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

**III** - Apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados na Junta Comercial do Paraná;

**IV** - Comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

**V** - Comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

**VI** - Comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

**VII** - Comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

**VIII** - Comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado do Paraná;

**IX** - Apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;



**X** - Outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal.

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

**§ 3º** Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.

**Art. 62.** Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

**Art. 63.** No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

**Art. 64.** É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, quando houver, exceto quando obtiver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

**Art. 65.** É proibido o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

**Art. 66.** A inobservância das obrigações estabelecidas nesta lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

- I** - Retenção e remoção do veículo;
- II** - Suspensão da autorização;
- III** - Revogação da autorização; e
- IV** - Suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

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



**Art. 67.** O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Morretes, sem a devida autorização, nos termos da presente lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

**I** – Imediata apreensão do veículo; e

**II** - Aplicação de multa na inportância de 100 UFM (Unidades Fiscais Municipais), com valor dobrado em caso de reincidência.

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

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

**Art. 68.** A competente Secretaria Municipal designará comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

**Art. 69.** A competente Secretaria Municipal poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

**Art. 70.** Os eventuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Morretes.

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

## **Capítulo XV**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**



**Art. 71.** Para fins de atendimento ao disposto da Lei Federal nº 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, englobando todas as linhas do sistema atual e outras que porventura venham a ser criadas, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogáveis por igual período.

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

**§ 2º** A licitação referida no “caput” do presente artigo poderá ser dispensada do procedimento prévio regulamentado no artigo 55 da presente lei, desde que observados os princípios e regras da legislação federal vigente.

**Art. 72.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**, Morretes, em 10 de junho de 2022.



**SEBASTIÃO BENDAROLLI JÚNIOR**  
Prefeito

**ESTADO DO PARANÁ**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE MORRETES**

**SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO**  
**LEI MUNICIPAL Nº 705 DE 10 DE JUNHO DE 2022**



SÚMULA: Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema De Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Morretes, autoriza a Administração Pública Municipal a delegar a sua execução, e dá outras providências.

(Origem Projeto de Lei Ordinária nº 2.325/2022 de Iniciativa do Poder Executivo Municipal – Prefeito Sebastião Brindarolli Júnior.  
A Câmara Municipal de Morretes, Estado do Paraná, APROVOU e eu, PREFEITO, no uso de minhas atribuições legais, com fulcro disposto no artigo 69, inciso IV da Lei Orgânica Municipal, SANCIONO a seguinte Lei:

**Capítulo I**  
**DO SERVIÇO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 1º.** Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Morretes serão prestados sob os regimes público e privado, conforme a hipótese, regulados pela presente lei e regulamentados em ato infralegal.

§ 1º Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de Direito Público, operadas em regime de concessão ou permissão.

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

**Art. 2º.** O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Morretes, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento provido diretamente pela Administração Pública ou, indiretamente, mediante entidades administrativas descentralizadas.

**Art. 3º.** Compete ao Município diretamente, através de entidade de Administração indireta, ou, indiretamente, através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público urbano e/ou rural do Município de Morretes, sob o regime de concessão ou permissão.

**Art. 4º.** 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 e à prévia autorização do Poder Público.

**Capítulo II**  
**DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

**Art. 5º.** O Serviço de Transporte Coletivo Público de passageiros no Município de Morretes obedecerá às seguintes diretrizes:

**I** – Universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;

**II** – Isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;

**III** – Modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módicas e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;

**IV** – Eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;

- V – Atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;
- VI – Garantia de acesso às pessoas com deficiências e aos mais idosos;
- VII – Integração entre os diversos meios de transporte;
- VIII – Complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;
- IX – Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;
- X – Economicidade no planejamento e na delegação do serviço público; e
- XI – Publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.



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

**Art. 6º.** O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo Público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 17 de julho de 2002, o Plano Diretor Municipal e demais leis municipais pertinentes.

**Art. 7º.** O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público Municipal utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão, de modo a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.

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

**Art. 8º.** O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

§ 1º A decisão de integrar o Sistema de Transporte Municipal com Sistemas de Transporte de Municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal da Cidade, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

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

### Capítulo IV DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

**Art. 9º.** Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, sempre em caráter temporário e por prazo determinado, nos termos desta lei.

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

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



§ 3º O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço de transporte coletivo público de passageiros, ou parcelas desta, mediante prévio procedimento licitatório, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

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

§ 8º As concessões atinentes ao Serviço de Transporte Coletivo público serão programadas e planejadas por prazo necessário a assegurar a amortização/depreciação dos investimentos e a margem de retorno do concessionário, observando-se o prazo máximo de 15 (quinze) anos, salvo nos casos que envolverem elevados investimentos em bens reversíveis, quando o prazo poderá ser fixado em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, observado o disposto no art. 18 da presente lei.

§ 9º As concessões de serviço de transporte coletivo público poderão ter seus prazos renovados ou prorrogados, por igual período, a critério do Poder Concedente, nos seguintes casos:

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

- a)** A concessionária tiver operado as linhas objeto da concessão, durante seu prazo inicial, com índice de eficiência igual ou superior a 90% (noventa por cento) da quilometragem programada mensal; e
- b)** A concessionária tiver renovado a frota operante conforme os critérios definidos nesta Lei, durante o prazo inicial da concessão.

**II** – Quando, mediante apuração técnica do Poder Concedente, referida no art. 55 da presente lei, for constatado que a concessionária não teve assegurado o equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato, possuindo parcelas de bens e instalações a depreciar ou remunerações tarifárias não auferidas durante a concessão, ocasião em que a renovação ou prorrogação será efetuada por período que, ao mesmo tempo, garanta o restabelecimento da equação econômico-financeira inicial e acarrete o menor ônus possível à tarifa, limitado ao prazo estabelecido no contrato original.

**Art. 10.** Poderá o Poder Concedente prever no Projeto da Concessão e no Edital de Licitação a integração da exploração de outros bens associados direta ou indiretamente ao Transporte Coletivo de Passageiros, como instalações comerciais nas estações de passageiros, espaços publicitários no interior e exterior veículos, entre outros negócios, como fonte acessório ou alternativa de receita de subsídios da concessão, no objetivo de assegurar a modicidade tarifária aos usuários e a socialização do serviço público.

§ 1º A publicidade ou propaganda veiculada não poderá impedir ou embaraçar o campo de visão dos motoristas, nem conter elementos que prejudiquem a visibilidade dos veículos ou sinais de trânsito.

§ 2º A propaganda ou publicidade não poderá conter informações que:

- I** – Façam referência a bebidas alcoólicas, produtos que contenham tabaco, ou outras substâncias consideradas entorpecentes e a medicamentos;
- II** – Promovam qualquer tipo de preconceito étnico, religioso ou sexual;
- III** – Induzam qualquer tipo de discriminação contra idosos ou pessoas com deficiência.
- IV** – Atentem contra a moral e os bons costumes; ou
- V** – Possuam cunho eleitoral ou político partidário.

§ 3º Nos locais destinados à veiculação de propaganda, sempre que requisitado pelo Poder Concedente, deverá ser destinado 20% (vinte) por cento do espaço para divulgação de assuntos de utilidade pública, nas áreas de educação, saúde, esporte, turismo e outras de interesse público.

**Art. 11.** No exercício do gerenciamento do sistema de transporte coletivo, no objetivo de manter a melhor prestação do serviço público, o Poder Concedente poderá modificar o modal operacional de veículos, determinando à empresa concessionária os tipos de veículos a serem utilizados, inclusive, caso necessário, com maior ou menor capacidade de transporte do que os originalmente fixados pelo Edital de Licitação, restabelecendo-se consequentemente a equação econômico-financeira, conforme o modal utilizado.

**Parágrafo único.** As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das seguintes etapas e documentos:

**I** – Apresentação de proposta de modificação pela autoridade com competência para a assinatura do contrato;

**II** – Oportunidade da manifestação do concessionário, instruída ou não com planilha de recomposição dos preços na hipótese de rompimento da equação econômico-financeira do contrato, em prazo máximo de cinco dias úteis, prorrogável por requerimento motivado do interessado;

**III** – Apresentação de planilha de recomposição, com a indicação das fontes de custeio, ou homologação com ou sem ressalvas de planilha apresentada pelo concessionário com parecer do departamento técnico competente do Município, vistado pela Procuradoria-Geral do Município; e

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

**Art. 12.** São atribuições do Poder Concedente:

**I** – Planejar, regular e regulamentar os serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, favorecendo a eficiência, a universalidade e a socialização do serviço;

**II** – Regular todas as linhas ou trechos de linha dos serviços de transporte coletivo urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

**III** – Regular o serviço de transporte coletivo público de passageiros, observando-se as diretrizes estabelecidas exemplificativamente no art. 5º desta Lei e ainda às seguintes metas e diretrizes:

**a)** Cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, bem como as cláusulas do contrato, zelando pela segurança jurídica e eficiência no setor;

**b)** Prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço;

**c)** Responder de modo ágil e fundamentado as postulações dos concessionários e permissionários dos serviços de transporte coletivo público;

**d)** Aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais sempre de modo fundamentado e observadas as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório, quando cabíveis e pertinentes;

**e)** Intervir na concessão, nas hipóteses e condições previstas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

**f)** Extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**g)** Revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

**h)** Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

**i)** Zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

**j)** Estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

**k)** Buscar a redução da poluição ambiental em todas as suas formas e garantir que a pessoa jurídica contratada para operar o sistema de transporte público do Município de Morretes utilize veículos que



consumam combustíveis com a menor característica poluente possível, conforme parâmetros exigidos pelas normas ambientais e trânsito exigentes;

j) Garantir que seja afixado em cada veículo em operação, em local de fácil visualização pelos usuários, o Laudo de Vistoria Técnica, com o devido prazo de validade; e

m) Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

**IV** – Fixar itinerários e pontos de parada;

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

**VI** – Organizar, programar e fiscalizar o sistema;

**VII** – Implantar e extinguir linhas e extensões;

**VIII** – Contratar, sempre mediante licitação, a concessionária;

**IX** – Fiscalizar o gerenciamento do vale transporte;

**X** – Estabelecer intercâmbio com Institutos e Universidades para aprimoramento do sistema, sempre em parceria com o Conselho Municipal da Cidade;

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

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

**XIII** – Registrar a empresa concessionária;

**XIV** – Cadastrar o pessoal da empresa concessionária;

**XV** – Vistoriar os veículos em operação, exigindo o cumprimento das metas de qualidade e eficiência da frota, bem como o respeito à qualidade dos insumos de operação;

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

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

**XIX** – Estabelecer as normas relativas ao pessoal de operação;

**XX** – Monitorar o número de passageiros do sistema; e

**XXI** – Definir o *layout* dos veículos.

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

§ 2º A cada dois anos, o Poder Concedente poderá proceder a uma avaliação dos coeficientes de consumo de combustível, lubrificantes e rodagem, integrantes do Custo Operacional da planilha tarifária (art. 43, da presente Lei), avaliando-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o valor da tarifa, em face das seguintes hipóteses:

**I** – Modificação tecnológica relevante do material rodante (veículos) e de sua forma operacional;

**II** – Introdução de novos tipos de combustível e de insumos de rodagem (pneu); ou

**III** – Alteração do sistema viário.

§ 3º Serão considerados, para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os dados colhidos pelo Departamento de Urbanismo, obedecido o seguinte procedimento:

**I** – Os dados de avaliação serão remetidos ao pelo Departamento de Urbanismo, assegurado direito de participação pelo concessionário e da população, tanto na verificação e aferição dos dados coletados, quanto na sugestão de dados a serem colhidos ou na impugnação de informações e aferições;

**II** – Os dados colhidos serão comparados com os dados e coeficientes de consumo constantes da equação econômico-financeira da planilha tarifária original, prevista no contrato de concessão e no edital de licitação, em procedimento que será, necessária e previamente, submetido à apreciação da empresa concessionária e, posteriormente, do Conselho Municipal da Cidade;

**III** – Ao final, constatadas variações, será a planilha tarifária readequada através de Decreto do Poder Concedente, considerando-se necessariamente, na forma dessa Lei, o modelo dos veículos em operação e também eventuais variações de modais operacionais.

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

**Art. 13.** A fiscalização dos serviços de que trata esta Lei será exercida pela Secretaria Municipal de Infraestrutura, através dos servidores designados para realizar tal atribuição fiscalizatória.

**Parágrafo único.** Entre outras funções pertinentes à fiscalização dos serviços, incumbirá aos fiscais efetuar vistorias em geral, orientar, lavrar autos de infração para imposição de multas, apreender veículos



e fiscalizar o cumprimento das normas relativas ao serviço de transporte coletivo de passageiros no Município.

**Art. 14.** São obrigações dos operadores e delegatários do Serviço Público de Transporte Coletivo:

- I** – Atuar de modo eficiente na prestação do serviço público, cumprindo rigorosamente as normas contratuais, regulamentares e legais aplicáveis ao serviço público;
- II** – Atuar de modo diligente e eficiente na prestação de informações ao Poder Público e aos usuários, individual ou coletivamente considerados;
- III** – Efetuar e manter atualizada sua escrituração e documentos contábeis de molde a possibilitar a fiscalização pública;
- IV** – Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- V** – Promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;
- VI** – Adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;
- VII** – Garantir a segurança e a integridade física dos usuários, principalmente, a observância quanto ao limite de velocidade empreendida nos deslocamentos;
- VIII** – Apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;
- IX** – Adequar os veículos de modo a garantir a acessibilidade de passageiros com deficiência física, principalmente garantindo plataforma especial de entrada e saída de veículos, bem como, no mínimo 04 (quatro) assentos preferenciais para deficientes físicos, de acordo com a Lei Federal nº 10.098/2000 e Decreto Federal nº 5.296/2004.

#### Capítulo V

#### DA FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE PERMISSÃO

**Art. 15.** As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislação aplicável.

**Art. 16.** As licitações para concessão ou permissão de Serviço de Transporte Público de Passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos da Lei Federal nº 8.987/95.

**Art. 17.** As licitações serão precedidas de projeto completo, que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

§ 1º O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

- I** – As regiões, áreas e linhas operáveis, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
- II** – O prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecido o prazo máximo fixado nesta lei;
- III** – As características da infraestrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato, detalhando aquelas que serão providas pelo concessionário e aquelas que serão eventualmente providas pelo Poder Concedente, especificando os bens reversíveis;
- IV** – Os investimentos do operador, quando exigido, em obras públicas associadas à concessão; e
- V** – As formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

§ 2º O projeto poderá abranger a construção de pontos de ônibus, de estações rodoviárias e outras obras associadas à operação do serviço, desde que integradas na composição de preços da tarifa.

§ 3º As obras e serviços, por remuneração provida pela Administração, não poderão ser integradas no projeto da concessão, devendo ser licitadas autonomamente à concessão.

§ 4º Como fase prévia ao lançamento da licitação, poderá a Administração promover concurso, ou outra modalidade licitatória adequada à hipótese, para escolha de projeto de execução do serviço



concedido, cuja escolha deve estar amparada nos critérios de eficiência, universalidade da prestação, socialização do serviço e economicidade.

§ 5º O autor do projeto vencedor do certame referido no parágrafo anterior não estará impedido de participar de licitação subsequente para a escolha do concessionário.

§ 6º Dentre as alternativas de remuneração pela adjudicação do projeto, referido no §4º deste artigo, possíveis de serem previstas no edital de licitação pode estar a contraprestação diretamente provida pelo concessionário vencedor da subsequente licitação à outorga da concessão.

§ 7º O projeto deverá primar sempre pelo aproveitamento de todas as possibilidades de adição de receita econômica alternativa à operação da concessão, prevendo, quando cabível e possível, a exploração associada de negócios vinculados à concessão, como, a exemplo, a exploração comercial de espaço publicitários nas estações, pontos de ônibus etc., sendo que estas receitas adicionais e alternativas serão absorvidas em favor da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

**Art. 18.** O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras, observado o limite definido no §8º do art. 10 da presente lei.

**Art. 19.** A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em conformidade com a Lei 10.233, de 05 de junho 2001.

**Art. 20.** O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

**Art. 21.** Na elaboração do edital de licitação estão prescritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como estão prescritas em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativo e quantitativo.

**Parágrafo único.** Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos de transporte coletivo estão vedadas exigências de qualificação técnica cujo objeto seja a demonstração de aptidão à execução de obras públicas, sendo que essas, quando integradas no objeto da concessão como encargo do concessionário, poderão ser terceirizadas pelo mesmo, que assumirá obrigação de resultado quanto à conclusão das obras em prazos e características indicados no projeto.

## Capítulo VI

### DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E DOS TERMOS DE PERMISSÃO

**Art. 22.** Os contratos de concessão e os termos de permissão devem ser escritos, redigidos de forma clara e objetiva.

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

**I** – A delimitação do objeto e os seus elementos característicos;

**II** – Prazos para cumprimentos de encargos específicos e prazo da concessão;

**III** – A forma de remuneração e os critérios de reajustamento de tarifas, indicando a periodicidade e o índice que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor;

**IV** – Os bens reversíveis;

**V** – Os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

**VI** – Os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;



**VII** – Os direitos dos usuários;

**VIII** – Os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

**IX** – As garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

**X** – O crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica, quando envolvida contraprestação pecuniária do Poder Público na concessão, observadas, na hipótese, demais condições previstas na Lei nº 11.079/2004;

**XI** – As penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

**XII** – As hipóteses de rescisão; e

**XIII** – A obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

### **Capítulo VII**

#### **DA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Art. 24.** A concessão será regida pelas disposições contratuais, pelas normas da Lei nº 8.987/95 e legislação aplicável.

**Art. 25.** A concessão será operada pela empresa ou consórcio de empresas que vencer a licitação, a qual poderá transferir o controle acionário da empresa, bem como realizar fusões, incorporações e cisões durante a execução do contrato, desde que com expressa e prévia anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

**Art. 26.** O Poder Concedente poderá modificar aspectos da concessão que refiram à prestação do serviço público, atinentes à frota de veículos e às condições da prestação, com vistas ao cumprimento de novas disposições regulamentares ou legais ou, ainda, com vistas ao atendimento das necessidades dos usuários concretamente demonstradas e do interesse coletivo concretamente verificado.

§ 1º As modificações no objeto da concessão produzidas pela Administração serão determinadas pela autoridade administrativa com competência para a assinatura do contrato, devidamente precedida das etapas e providências referidas no art. 12 desta Lei, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

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

§ 3º Serão prestados de forma extraordinária os serviços de transporte coletivo público excepcionais de transporte, causadas por fatos eventuais, com maior concentração de pessoas, tais como: feiras, festas públicas, shows, espetáculos circenses, exposições, atividades esportivas, seminários, congressos e outros de interesse público devidamente motivado e justificado.

**Art. 27.** A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público e obedecido o princípio da proporcionalidade, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

**Art. 28.** O Poder Concedente poderá executar, periodicamente, avaliação da qualidade e eficiência do serviço prestado e concedido, a qual pressupõe a aplicação de um conjunto de avaliações decorrentes de certos indicadores formulados pelo Poder Concedente por ato regulamentar ou diretamente nos editais de licitação e contratos, as quais deverão resultar na aplicação periódica de um Índice Geral de Qualidade (IGQ) da operação dos serviços executados pelo concessionário.

§ 1º Os editais e contratos poderão prever a manutenção de um valor mínimo de IGQ como condição à caducidade da concessão.

§ 2º Os valores de IGQ serão registrados e arquivados pelo Poder Concedente para fins de compor um histórico do operador, e serão sempre informados mediante fornecimento de atestados pelo Município desde que assim seja solicitado pelo titular do histórico arquivado.

§ 3º O Concessionário terá direito a recurso administrativo com efeito suspensivo, em face de ato que resulta na aplicação do IGQ, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar de sua intimação, o qual deverá ser decidido pelo Secretário competente ou pelo Prefeito em prazo máximo de 10 (dez) dias úteis a contar do recebimento do recurso.

§ 4º Os valores de IGQ poderão ser divulgados pelo Poder Concedente, com vistas a levá-los ao conhecimento dos usuários e da população em geral, após o julgamento de eventual recurso



administrativo apresentado pelo operador ou após o exaurimento do prazo recursal sem a manifestação de recurso.

### Capítulo VIII DA INTERVENÇÃO

**Art. 29.** Poderá o Poder Público, visando a assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, intervir na operação do serviço.

§ 1º. A intervenção será precedida de adequado processo administrativo que garanta a oportunidade de manifestação do interessado, com as garantias do contraditório e da ampla defesa;

§ 2º. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

**I** – Desobediência reiterada e comprovada aos dispositivos contidos na presente lei, na Lei nº 8.987/95 e nos regulamentos aplicáveis ao serviço, inclusive aqueles atinentes ao itinerário ou horário determinados à operação do serviço, salvo por motivo de força maior ou razão devidamente justificada;

**II** – Não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação, em prazo determinado, veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

**III** – O descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados; ou

**IV** – A ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados.

**Art. 30.** A intervenção será formalizada em ato administrativo próprio, devidamente motivado, com a indicação precisa das razões que a ensejaram, e também:

**I** – Do prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de três meses, prorrogáveis por mais três meses;

**II** – Das instruções e regras que orientarão a intervenção; e

**IV** – Do nome do interventor com funções de coordenação da intervenção.

**Art. 31.** No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

**Art. 32.** A devolução da administração do serviço ao operador-concessionário, ao fim da intervenção, deverá ser acompanhada de prestação de contas previamente elaborada pelo interventor, responsável pelos atos praticados durante a sua gestão.

### Capítulo IX DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO CONCESSIONÁRIO

**Art. 33.** Incumbe ao operador 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, aos usuários ou a terceiros.

### Capítulo X DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA

**Art. 34.** A remuneração do concessionário advirá do pagamento de tarifa pelos usuários do serviço público, que serão fixadas e corrigidas de acordo com os critérios da presente lei, do edital de licitação e do contrato de concessão.

**Art. 35.** É permitido à Administração, excepcionalmente e com vistas a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a modicidade tarifária, inclusive durante a vigência dos contratos de concessão, prever modelos mistos de remuneração do concessionário, combinando-se a remuneração tarifária com prestações providas pelo Poder Público calculadas com base no custo do quilômetro rodado ou da distância percorrida, desde que atendidas as exigências legais para tanto.

**Art. 36.** O valor das tarifas dos serviços de transporte coletivo público de passageiros será determinado ou homologado por ato da



Administração.

**Art. 37.** A determinação do valor da tarifa deverá fazer-se à luz dos princípios da modicidade tarifária e da socialização do serviço público.

§ 1º Ao serviço público de transporte coletivo público de passageiros poderão ser aplicadas tarifas diferenciadas, nos termos da Lei nº 8.987/95.

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

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

**Art. 38.** A remuneração do concessionário deverá sofrer revisão, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no art. 49 e parágrafos da presente lei, no edital de licitação e no contrato de concessão.

**Art. 39.** As fontes e receitas alternativas, com ou sem exclusividade, previstas no edital de licitação com vistas a integrar a receita do concessionário serão consideradas na fixação da tarifa e comporão a equação econômico-financeira do contrato de concessão.

**Art. 40.** Se outras fontes de receita, alternativas e acessórias, com ou sem exclusividade, forem integradas à concessão durante a execução do contrato, integrarão a equação econômico-financeira da concessão, exigindo a redução proporcional da tarifa.

#### SEÇÃO ÚNICA DA TARIFA

**Art. 41.** O cálculo da tarifa da concessão será efetuado com base em planilha de custos, elaborada pelo Município, anexada ao edital de licitação e ao contrato de concessão, que levará em conta o custo por quilômetro rodado da operação e o índice de passageiros pagantes transportados por quilômetro (IPK), atualizados.

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

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

**Art. 42.** São itens da planilha para efeito de cálculo tarifário:

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

**Art. 43.** Considera-se Custo Operacional o conjunto de encargos e despesas decorrentes da operação do serviço de transporte pelo concessionário com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, contingências, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, seguros (obrigatórios, contra terceiros, material, pessoal e moral), fundo de assistência Sindical, benefícios sociais, entre outros custos cuja assunção seja indispensável à operação do sistema.

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

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

§ 3º Os custos relativos a pessoal de manutenção, serão obtidos através de coeficiente em relação ao pessoal de tráfego (operação), que constará da planilha integrante do Edital de Licitação e do



Contrato de Concessão, obedecidos os limites e regras de legislação e normas trabalhistas.

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

§ 5º No cálculo para definir o FU - Fator de Utilização também será considerado:

**I** – Pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e o pessoal necessário para férias;

**II** – As horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.

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

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

**Art. 44.** Consideram-se como custos de capital a remuneração e a depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos e a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

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

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

**III** – O prazo de vida útil, a ser considerado na planilha tarifária, para fins de depreciação será de 07 (sete) anos para ônibus, micro-ônibus e articulados;

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

**a)** De 20% (vinte por cento) para veículos micro-ônibus e convencionais; ou

**b)** De 10% (dez por cento) para veículos articulados.

**IV** – A depreciação será calculada na forma linear, ou seja, compreenderá 1/84 (um oitenta e quatro avos) do preço atualizado do veículo ou similar, ao mês, desconsiderado o valor residual de cada modal;

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

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

§2º. Os veículos que tiverem idade superior aos limites definidos no inciso III do presente artigo, mantidos ou incluídos na frota na forma



do parágrafo anterior, não serão objeto de depreciação na planilha tarifária, sendo apenas remunerados, como capital investido, pelo seu valor residual, e objeto de remuneração de despesas de manutenção, peças e acessórios, através do mesmo coeficiente admitido para o restante da frota.

**Art. 45.** Consideram-se como integrantes do custo básico de administração:

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

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

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

**Art. 46.** Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema (atualmente PIS - COFINS - ISS - CPMF) sendo esse custo necessariamente vinculado à legislação vigente.

**Art. 47.** A Margem Mínima de Lucro Líquido, integrante da planilha tarifária da concessão, será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, descritos nos artigos 42 a 46 da presente lei.

**Parágrafo único.** O percentual de que trata esse artigo será definido de acordo com a proposta da empresa concessionária vencedora da licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, considerando-se a incidência dessa porcentagem como definidor do critério de menor tarifa para os fins da licitação, na forma da Lei Federal 8.987/95.

**Art. 48.** Os itens componentes dos parâmetros de custo da planilha somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e do contrato, respeitando-se os princípios e regras dessa lei e a planilha tarifária constante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, e sempre mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo.

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

**Art. 49.** O índice de passageiro por quilômetro (IPK) será o divisor do total do custo por quilômetro, obtido segundo os critérios estabelecidos nos artigos 42 a 46 da presente, para efeito de determinação do preço da tarifa.

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

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

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

**Art. 50.** A tarifa será o valor encontrado pela divisão do custo total por quilômetro do sistema, pelo índice de passageiros por quilômetro -





IPK.

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

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

§ 3º O cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que ocorrer modificação dos custos integrantes de sua composição que produza variação mínima de 2% (dois por cento), para mais ou para menos, do percentual equivalente à margem mínima de lucro líquido da empresa concessionária do sistema, incorporada à planilha tarifária de acordo com a regra do art. 47, parágrafo único, da presente lei.

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

**Art. 51.** Serão isentos do pagamento da tarifa:

**I** – Crianças com até 05 (cinco) anos de idade e idosos a partir dos 65 (sessenta e cinco) anos;

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

**III** – Demais passageiros que preencham os requisitos dispostos por Legislação Estadual e Federal.

**Parágrafo único.** Para a devida identificação dos idosos, poderá ser apresentado apenas um documento oficial com foto.

## Capítulo XI DAS SANÇÕES

**Art. 52.** Para fins da presente lei, será considerada ilegal e clandestina a execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, hipótese que ensejará a aplicação das seguintes sanções:

**I** – Interdição das operações;

**II** – Aplicação de multa pecuniária, cujo valor e condições serão fixados por ato regulamentar;

**III** – Apreensão e retenção dos veículos, cuja liberação estará condicionada ao pagamento da multa prevista no inciso anterior; e

**IV** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, vigente a ser fixado pelo ato sancionador.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 53.** O inadimplemento contratual do concessionário, assim como o descumprimento das normas regulamentares e das normas legais aplicáveis ao serviço de transporte coletivo urbano, inclusive das regras dispostas na presente lei, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

**I** – Advertência escrita;

**II** – Multa contratual;

**III** – Multa condenatória fixada em regulamento;

**IV** – Afastamento de funcionários e interdição de equipamentos e de veículos;

**V** – Intervenção, no caso de concessão;

**VI** – Rescisão do contrato;

**VII** – Declaração de caducidade da concessão.

**VIII** – Suspensão do direito de licitar por prazo não superior a 02 (dois) anos; e

**IX** – Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o Concessionário ressarcir o Município pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção com base no inciso anterior.

**Parágrafo único.** São cumulativas as penalidades elencadas.

**Art. 54.** A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida de processo administrativo, realizado com as garantias do contraditório e da ampla defesa, que comporte a oportunidade de manifestação do concessionário.

§ 1º O processo administrativo deve ser concluído no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 2º O concessionário terá direito de defesa no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do ato de intimação.

§ 3º As sanções previstas nesta lei serão contadas após a concessão de prazo de 10 (dez) dias para a defesa do concessionário, contados a partir de sua intimação, é de competência exclusiva do Secretário Municipal competente, assegurado pedido de reconsideração ao Prefeito Municipal, podendo a reabilitação do particular ser requerida após 2 (dois) anos da aplicação da sanção.

§ 4º O ato de intimação do concessionário para integrar o processo administrativo referido nos parágrafos anteriores deverá indicar a hipótese fática, os fundamentos legais aplicáveis, a capitulação tipológica e demais informações necessárias ao pleno conhecimento da imputação.

§ 5º Nenhum prazo poderá iniciar-se sem que os autos do processo estejam com vista franqueada aos interessados, ainda que presos na repartição competente.

§ 6º Os pedidos de produção de provas que se mostrarem impertinentes, desnecessários, ilícitos ou protelatórios poderão ser indeferidos pela autoridade que presidir o feito, por ato suficientemente motivado.

## Capítulo XII

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

**Art. 55.** Ressalvada a hipótese do art. 10, §9º, inciso I, da presente lei, a prorrogação de contrato de concessão de serviço de transporte público municipal de passageiros ou a abertura de licitação para a nova delegação, quando do vencimento do prazo de contratos vigentes, apenas poderá ocorrer, sob pena de nulidade, se, em período prévio mínimo de 120 (cento e vinte) dias, forem iniciados e concluídos, pelo Poder Executivo Municipal, os seguintes procedimentos, extraídos da Lei Federal nº 8.987/95:

**I** – Levantamento amplo e completo dos elementos físicos constituintes da infraestrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação do serviço concedido, previstos no edital de licitação, no contrato de concessão e na planilha tarifária originários;

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

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

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

**V** – Celebração de acordo entre o Poder Concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de pagamento de indenização eventualmente apurada na forma do inciso anterior, ou definição de adimplemento da indenização na forma dos §§6º e 7º, desse artigo.

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

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

§ 3º Após a garantia de contraditório e ampla defesa da concessionária, as apurações referidas nos incisos do presente artigo e o eventual valor de indenização da concessionária encontrado deverão



ser objeto de auditoria por instituição especializada, escolhida de comum acordo pelas partes, na forma da Lei Federal nº 8.987/95, e contratada por procedimento de inexigibilidade de licitação, nos termos da Lei Federal nº 8.666/93.

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

§ 5º Verificada a existência de indenização devida à concessionária, submetida a auditoria e apresentada em audiência pública, e existindo acordo entre as partes, o Poder Executivo poderá prorrogar o contrato de concessão por prazo não superior ao original, como forma de pagamento à concessionária, como prevê a regra do art. 10, § 9º, inciso II, da presente lei.

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

§ 7º No caso do parágrafo anterior, o pagamento da indenização devida à concessionária será realizado, mediante prévia garantia real conferida pelo Poder Concedente àquela, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, devidamente corrigidas pelo INPC ou outro índice que venha a substituí-lo.

§ 8º Ausente a execução do ato a que se refere o parágrafo anterior, quando couber, com o pagamento da primeira parcela à concessionária e a prestação de garantia real dos valores remanescentes, não poderá ser aberta licitação para assinatura de novo contrato de concessão, sob pena de nulidade, salvo na hipótese do parágrafo seguinte.

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

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

**Art. 56.** Esgotado o prazo do contrato de concessão, não sendo prorrogado esse, na forma do art. 10, § 9º, inciso I, da presente lei, não estando concluídos os procedimentos a que se refere o artigo anterior ou não sendo finalizado o certame licitatório destinado à nova concessão, aquela avença permanecerá vigente, até a conclusão desses atos e a definição da empresa delegatária, período em que a então concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas no contrato vencido, inclusive as relativas à renovação de frota, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro, tal como previsto na planilha tarifária original.

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

### Capítulo XIII DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

**Art. 57.** São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I** – Receber o serviço adequado;
- II** – Ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III** – Ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários.
- IV** – Despender o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;





V – Ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;

VI – Utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo Poder Concedente;

VII – Ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaléticas ou faixas exclusivas aos ônibus;

VIII – Transportar seu animal doméstico no transporte coletivo, em caixa de transporte na forma definida pela empresa de transporte, de modo que lhes ofereça condições de proteção e conforto; e

IX – O ingresso e a permanência cães de assistência, à trabalho ou em treinamento, quando acompanhados do tutor ou treinador.

**Art. 58.** São deveres do usuário:

I – Contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;

II - Portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

III – Desembolsar tarifa devida;

IV – Identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;

V – Contribuir, informando ao Poder Concedente e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;

VI - Apresentar o comprovante de passagem quando solicitado; e

VII – Não consumir bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus e no interior dos veículos.

#### **Capítulo XIV DO TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO DE PASSAGEIROS**

**Art. 59.** O serviço de transporte coletivo privado de passageiros ocorrerá pela modalidade de fretamento, considerado este a atividade econômica de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros.

**Parágrafo único.** Para efeitos desta lei, o fretamento é classificado da seguinte forma:

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

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

**Art. 60.** A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada com os seus usuários, cabendo obrigatoriamente ao seu explorador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

I – Contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade; e

II – Lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada.

**Art. 61.** O exercício da atividade de fretamento no Município de Morretes, a ser prestado por pessoa jurídica, condiciona-se à obtenção de autorização específica, renovada anualmente, expedida pela competente Secretaria Municipal.

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

I – Habilitação em vistoria técnica dos veículos a serem utilizados na atividade de fretamento;

II – Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

III – Apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados na Junta Comercial do Paraná;

IV – Comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

V – Comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

VI – Comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VII – Comprovação de que os condutores dos veículos são portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

**VIII** – Comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado do Paraná;

**IX** – Apólice do seguro que garanta aos usuários do serviço cobertura contra danos civis, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), com validade equivalente aos certificados de vistorias dos veículos;

**X** – Outras provas exigidas por Decreto ou pela competente Secretaria Municipal.

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

§ 3º Na prestação dos serviços de que trata este artigo, é vedada a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.

**Art. 62.** Os veículos em atividade de fretamento deverão portar, em local visível, a respectiva autorização.

**Art. 63.** No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

**Art. 64.** É proibida aos veículos em atividade de fretamento a utilização de pontos e vias de exclusiva utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, quando houver, exceto quando obtiver autorização específica da competente Secretaria Municipal.

**Art. 65.** É proibido o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

**Art. 66.** A inobservância das obrigações estabelecidas nesta lei e nos atos regulamentares sujeitará a pessoa jurídica que explora a atividade de fretamento às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

**I** – Retenção e remoção do veículo;

**II** – Suspensão da autorização;

**III** – Revogação da autorização; e

**IV** – Suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

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

**Art. 67.** O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites do Município de Morretes, sem a devida autorização, nos termos da presente lei, sujeita o infrator às seguintes sanções:

**I** – Imediata apreensão do veículo; e

**II** - Aplicação de multa na importância de 100 UFM (Unidades Fiscais Municipais), com valor dobrado em caso de reincidência.

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

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

**Art. 68.** A competente Secretaria Municipal designará comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

**Art. 69.** A competente Secretaria Municipal poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

**Art. 70.** Os eventuais exploradores da atividade econômica de fretamento, pessoas físicas e jurídicas, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação desta lei, para se cadastrarem na competente Secretaria Municipal de Morretes.

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

## Capítulo XV DISPOSIÇÕES FINAIS



**Art. 71.** Para fins de atendimento ao disposto da Lei Federal nº 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de transporte coletivo municipal, englobando todas as linhas do sistema atual e outras que porventura venham a ser criadas, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogáveis por igual período.

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

§ 2º A licitação referida no “caput” do presente artigo poderá ser dispensada do procedimento prévio regulamentado no artigo 55 da presente lei, desde que observados os princípios e regras da legislação federal vigente.

**Art. 72.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO MUNICIPAL NHUNDIAQUARA**, Morretes, em 10 de junho de 2022.

**SEBASTIÃO BRINDAROLLI JÚNIOR**

Prefeito

**Publicado por:**

Deborah Charello dos Santos

**Código Identificador:**5BCFEAB5

---

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 13/06/2022. Edição 2538

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:  
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>





# Câmara Municipal de Morretes

ESTADO DO PARANÁ



## CERTIDÃO

Certifico para os devidos fins que o Projeto de Lei nº 2.325/2022 foi aprovado na 18ª Sessão Ordinária de 2022, posteriormente foi devidamente sancionado tornando-se a Lei Municipal nº 705 de 10 de junho de 2022.

Portanto, dou por encerrado o Processo Legislativo nº 018/2022 e procedo o arquivamento do mesmo.

Palácio Marumbi, Morretes, 20 de junho de 2022.

**João Alberto Pereira Junior**  
**Diretor Legislativo**