

PROJETO DE INICIATIVA POPULAR

PROJETO DE LEI ORDINÁRIA

Comissão de Constituição Justiça e Redação, para Emissão de parecer.
CÂMARA MUNICIPAL DE LUZIÂNIA
Luziânia, aos 08 / 06 / 2004

Projeto de Lei n.º

de

junho de 2004.

Presidente

Cria o Sistema de Transporte Público Alternativo Urbano de Passageiros no Município de Luziânia e dá outras providências.

Com base no que dispõe o art. 43, incisos VIII e XI, da Lei Orgânica do Município de Luziânia e no artigo 74 inciso V do Regimento Interno da Câmara de Vereadores do Município de Luziânia.

A Câmara de Vereadores no uso de suas atribuições legais e competência, aprova e o Prefeito Municipal sanciona o Sistema de Transporte Público Alternativo em Luziânia, nos seguintes termos:

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Artigo 1º - Fica criado o Sistema de Transporte Público Alternativo Urbano Municipal de Luziânia nos termos desta lei e de atos normativos que venham a integrar e regulamentar doravante o SETPAM, constituído da seguinte forma:

I – Sistema de Transporte Público Alternativo Municipal.

§ 1º – Considera-se Sistema ou Serviço de Transporte Público Alternativo, para os efeitos desta Lei, a operação de transporte rodoviário municipal que atue no serviço, reconhecida a necessidade ou excepcionalidade, a suprir a insuficiência ou ausência de prestação de serviço público no sistema regular de transporte coletivo convencional municipal.

Concedo vistas ao vereador

Cláudio Mendes
pelo prazo de 10 horas.
Em 19/06/04
Presidente

Concedo vistas ao vereador

Cláudio Mendes
pelo prazo de 10 horas.
Em 10/09/2004
Presidente

PROTOCOLO Nº 739
EM 08/06/2004
Presidente

§ 2º - Será instituído órgão Público Municipal ligado à Secretaria de desenvolvimento Urbano com a finalidade de organizar, gerir e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Alternativo de passageiros no município de Luziânia e regiões administrativas.

Artigo 2º - O Transporte Público Alternativo é integrado, de um lado pela Prefeitura Municipal, e de outro pela iniciativa privada, representada por Pessoas Físicas, associadas pelo sindicato da categoria, legalmente autorizadas a operar veículos de pequeno porte com capacidade para transportar de 16 (dezesesseis) a 18 (dezoito) passageiros, em todo Município e, complementarmente, em locais e bairros não servido por ônibus.

Artigo 3º - O serviço de transporte público alternativo urbano será explorado mediante permissão ou autorização, por pessoas físicas, outorgadas a título precário, a permissionários ou autorizatários do sistema, devidamente organizado em sindicato que legalmente os representem em todas as instâncias administrativas ou judiciárias.

§ Único - Fica assegurado ao Sindicato da categoria representar os seus associados perante o poder Público Municipal, Estadual e Federal.

Artigo 4º - A outorga do serviço de transporte Público Alternativo, criado na forma do Art. 1º desta Lei, será mediante licitação pública, prevista pela Lei n.º 8.666/93 e suas alterações.

§ 1º - Obedecidos os critérios legais, a Prefeitura Municipal concederá Autorização a Título Precário, até a conclusão da licitação prevista no *caput* deste artigo, aos serviços prestados pelo Transporte Público Alternativo, constante no inciso I do Artigo 1º, desta lei, para operar veículos de pequeno porte com capacidade para transportar de 16 (dezesesseis) a 18 (dezoito) passageiros e em número mínimo de 55 (cinquenta e cinco) veículos.

§ 2º - A permissão ou autorização objeto da presente lei, será delegada a título precário, à pessoa física associada ao sindicato da categoria, a obrigar-se solidariamente com o permissionário, autorizatário ou outorgado, pelo cumprimento das normas do sistema, até a conclusão da licitação prevista.

§ 3º - O beneficiário do constante no parágrafo anterior, deverá estar cadastrado no órgão competente da Prefeitura Municipal e filiado ao Sindicato da categoria.

Artigo 5º - A permissão ou autorização será fornecida na forma de credenciamento junto a Divisão de Transito e Transporte Urbano, gestor e fiscalizador do sistema de transporte públicos de passageiros;

Parágrafo Único – O serviço será prestado, em regra, por veículos de pequena capacidade, com normas de segurança e vistoria para a atividade permitida ou autorizada.

Artigo 6º - As permissões ou autorizações, precárias serão outorgadas através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, diretamente, com credenciamento perante Divisão de Transito e Transporte Urbano, organizar, gerir e fiscalizar as permissões ou autorizações concedidas pelo poder Público Municipal, através de delegação do poder permitente.

Artigo 7º – As negociações envolvendo o Poder Permitente e os Permissionários ou Autorizatórios, serão realizadas diretamente entre o poder Público competente e o Sindicato, representante legal da categoria de operadores do Sistema de Transporte Público Alternativo de passageiros.

Artigo 8º - Às pessoas físicas, somente será concedido permissão ou autorização, se estiverem devidamente associadas ao sindicato da categoria.

Artigo 9º - Para o fim de diferenciar os serviços prestados pelo sistema de transporte alternativo do transporte público convencional, será considerado “**Transporte Público Alternativo**”, o transportamento de passageiros nas seguintes situações:

- I – que utilizar veículos com capacidade mínima de **16** (dezesesseis) e máxima de **18** (dezoito) passageiros;
- II – que restringir ao itinerário de ida e volta para a linha estabelecida.

CAPÍTULO II – DA PARTICIPAÇÃO DOS INTERSSADOS DOS AUTORIZATÁRIOS OU PERMISSONARIOS

Artigo 10 – O Permissionário ou Autorizatório devidamente credenciado para operar no sistema, recolherá mensalmente, aos cofres públicos o **ISS** (Imposto Sobre Serviço), valor básico estabelecido para o cálculo da tarifa, conforme deliberação do Divisão de Transito e Transporte Público.

Artigo 11 - O Permissionário ou Autorizatório devidamente credenciado para operar no sistema, cumprirá as obrigações fiscais com a fazenda Municipal e Estadual que os outros operadores do sistema de transporte regular e convencional de transportes urbanos de passageiros;

Artigo 12 - O interessado em participar do processo de autorização ou permissão deverá ser profissional autônomo, e não poderá ser funcionário público contratado por concurso de provas ou provas e títulos.

- I - Para atender o processo de autorização precária o Permissionário ou autorizatário, deverá residir no município à no mínimo **05** (cinco) anos, estar devidamente em dia com as Fazendas Publicas Municipal e Estadual;
- II – Ser proprietário ou adquirente do veículo e preencher todas as condições exigidas nesta lei;
- III – Estar devidamente cadastrado na Divisão de Trânsito Transporte Público e associado ao Sindicato da categoria.
- IV – Contratar **01** (um) motorista auxiliar sendo de sua responsabilidade exclusiva os encargos e obrigações com a contratação, para os efeitos trabalhistas.
- V – Contratar **01** (um) cobrador auxiliar, sendo de sua responsabilidade exclusiva os encargos e obrigações com a contratação, para os efeitos trabalhistas.

CAPÍTULO III - DOS CONDUTORES

Artigo 13 – Para operar no sistema o condutor do veículo deverá possuir:

- I- Cursos de qualificação profissional para prestar um bom atendimento a população;
- II – Carteira nacional de habilitação na categoria “**D**”;
- III – Comprovar residência e domicílio, há pelo menos **02** (dois) anos no Município de Luziânia;
- IV – Apresentar atestado de antecedentes criminais com **NADA CONSTA**, há pelo menos **90** dias;
- V – Apresentar atestado negativo emitido pelo **DETRAN** de não envolvimento com processos de apreensões de habilitação ou de Prontuário Negativo há pelo menos, **90** dias.
- VI – Apresentar atestado médico psicológico ou de exame psicotécnico, que indique sua idoneidade psíquica e mental, há pelo menos **90** dias;
- VII – Participar do exame de direção defensiva quando solicitado pelo órgão responsável, Divisão de transportes públicos urbanos do Município de Luziânia e Sindicato da categoria.
- VIII – Demonstrar não possuir débitos com a fazenda pública municipal, ou estadual;
- IX – Os cobradores deverão ter cursos de capacitação profissional que a Divisão de Transito e Transporte Público solicitar.

CAPÍTULO IV - DAS TARIFAS E GRATUIDADES

Artigo 14 – A exploração dos serviços do Sistema e Transporte Público Alternativo será remunerado pelas tarifas aprovadas por ato do poder Público em conjunto com a Diretoria da entidade representativa.

§ **1º** – A fixação do valor da tarifa tem por parâmetro a eficácia e a qualidade dos serviços prestados, e serão elaboradas planilhas específicas de custo operacional, as exigências de melhoramento e a capacidade econômica dos usuários do Sistema.

§ 2º – O transporte e sistema de que trata a presente lei serão remunerados pelos usuários diretamente aos ~~permissionários~~ ou autorizatários, devidamente credenciados para operar no sistema, mediante o pagamento de tarifa.

§ 3º – Será admitido o pagamento de tarifa por meio de vale transporte, passe estudantil ou qualquer outro passe utilizado no sistema convencional de transporte público de passageiros.

§ 4º – Para os portadores de deficiência e maiores de 65 anos, os serviços disciplinados nessa Lei, serão prestados gratuitamente, limitado a **02** (dois) assentos por veículo, sendo proibida a transferência de custos dessa gratuidade para os demais usuários.

§ 5º – Crianças até de **06** (seis) anos não pagam passagem.

§ 6º – Estudante terá direito a meia passagem devidamente uniformizado e de posse da carteira estudantil.

CAPÍTULO V - DOS VEÍCULOS

Artigo 15 – Os veículos que trata a presente Lei, serão veículos de pequeno porte com capacidade para **16** (dezesesseis) a **18** (dezoito) passageiros, devendo conter todos os dispositivos de segurança exigidos por lei e quantidade mínima de **55** (cinquenta e cinco) veículos na frota.

§ 1º – Os veículos do **SETPAM**, serão dotados de **01** (uma) a **04** (quatro) portas.

§ 2º – Os veículos que operam no sistema, deverão ter no máximo **5** (cinco) anos de uso, sendo a sua troca efetuada automaticamente na vistoria.

§ 3º – É permitida a substituição do Veículo por outro de mesma capacidade.

§ 4º – Os Veículos deverão estar em dia com os Seguros **APP**- Acidentes Pessoais de Passageiros e **DPVAT**.

§ 5º – Todos os veículos do **SETPAM** deverão ser emplacados no município de Luziânia.

§ 6º – O período de vistoria dos veículos será de **6** (seis) meses. Contudo, para certificação da permissão ou autorização será anual. Após vistoriado o veículo será liberado a licença para a operação regular;

§ 7º – A vistoria realizada e aprovada, poderá exigir, contudo a adoção de outras normas que venham a integrar o sistema normativo ou no caso de manutenção corretiva que vise assegurar a manutenção e continuidade da prestação dos serviços;

CAPÍTULO VI - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Artigo 16 – A inobservância das regras e normas do sistema sujeitará os infratores às seguintes penalidades a serem aplicadas progressivamente:

- I – Advertência;
- II – Multa com ou sem apreensão do veículo;
- III – Suspensão das atividades por até 60 (sessenta) dias;
- IV – Apreensão do Veículo;
- V – Descredenciamento, com a respectiva cassação da permissão ou autorização;

Artigo 17 – A pena de advertência constará no cadastro ou prontuário do operador, que após 06 (seis) meses sem cometimento de nova infração, deixará de constar no cadastro, sendo abonada;

Artigo 18 – Com relação ao *Inciso II, do art. 16*, em ocorrendo a infração punida com multa, o operador será notificado, promovendo sua defesa no prazo de 30 (trinta) dias da ciência, justificando suas razões com justos fundamentos, quando será o seu recursos analisado, mantida ou não a pena de multa;

§ 1º – Exercido o direito de defesa e o contraditório, mas considerado desfundamentado o recurso ou insuficiente as razões nele apresentadas, será lavrada a multa para recolhimento pelo permissionário ou autorizatório, no prazo de 10 (dez) dias;

§ 2º – Acolhido o recurso ou suas razões, o permisionário ou autorizatório será comunicado da decisão;

Artigo 19 – Em relação ao Item **III do Art. 16**, mantida a multa, e aplicada nova pena de multa por reincidência, incidirá de imediato a suspensão temporária das atividades, sendo que o operador será retirado do sistema até a apuração final de suas razões.

Parágrafo Único – Aplicada a pena de suspensão temporária do operador, este cumprirá o prazo estabelecido pelo órgão aplicador da pena, aguardando o decurso do prazo estabelecido para o afastamento temporário do sistema.

Artigo 20 – Declarada Improcedente as razões do operador, permissionário ou de seu representante legal, será aplicada a pena de “**Cassação da Permissão ou da Autorização**”, com o afastamento definitivo do permissionário ou autorizatário do sistema de transporte alternativo

Artigo 21 – Da decisão da Divisão de Fiscalização responsável pela autuação e lavratura da multa caberá recurso ao Conselho; da decisão proferida em segunda instância pelo Conselho de Transportes, caberá recurso em última instância ao Secretário de Transportes e do Desenvolvimento urbano.

Parágrafo único – Da pena de cassação caberá recurso em única e última instância ao Secretário de Transportes e do Desenvolvimento Urbano;

Artigo 22 – Acolhido o Pedido de Reconsideração das infrações de competência da Divisão de Trânsito e Transportes do Município, a multa aplicada será “Cancelada” e o prontuário restabelecido;

Parágrafo Único – Em havendo o pedido de Reconsideração apenas provido na instância do Conselho de Transportes, este oficiará a Divisão de Fiscalização de Trânsito e Transportes para o cancelamento da respectiva multa e restabelecimento do prontuário do autuado;

Artigo 23 – Mantida penalidade, esta será lançada em prontuário do autuado e notificado o proprietário da permissão para advertência quanto à reincidência;

§ 1º – Tratando-se da pena de apreensão do veículo, somente após pagamento de eventuais despesas e readequação do veículo, que deverá ser submetido a vistoria da Divisão de Fiscalização e Transportes do Município, para fins de liberação e retorno às operações.

§ 2º - Não implementadas pelo proprietário ou seu preposto credenciado junto ao órgão competente, as condições essenciais para o retorno as operações, no prazo de 30 (trinta) dias, o operador será descredenciado e a permissão suspensa até sua reabilitação;

Artigo 24 – O Poder Público Municipal, atendendo as orientações da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, instituirá o Conselho de Transportes, para assessorar as decisões do Conselho de Transporte e por delegação deste, apreciar em grau máximo de decisão, os recursos ou pedidos de reconsideração;

Parágrafo Único – O referido Conselho será formado por 06 (seis) membros dos quais: 02 (dois) da Secretaria de infra-estrutura e Desenvolvimento Urbano, 02 (dois) da Comissão de Viação e Obras da Câmara de Vereadores e 02 (dois) da Entidade representativa da categoria. Tendo a finalidade de apreciar

recursos, elaborar projetos e normas para execução e controle dos Sistemas de Transportes Alternativo, bem como, estudos, viabilizando modificações ou aperfeiçoamentos na estrutura e funcionamento do serviço prestado por esse sistema;

Artigo 25 – O Secretário Municipal de Transportes, indicará **01** (um) representante para compor o Conselho de Transporte, não excedendo o número de **06** (seis) membros.

CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 26 – A presente Lei será regulamentada em sessenta dias, a contar da data de sua publicação e vigência por ato do Poder Executivo.

Artigo 27 – O órgão municipal, organizador, gestor e fiscalizador do sistema de transporte Público convencional deverá se adequar a nova modalidade de Transporte Alternativo, no âmbito da Divisão de Transito e Transporte Urbano, no prazo de **180** (cento e oitenta) dias da vigência dessa Lei.

Artigo 28 – O Conselho de Transportes, organizado para assessorar o Diretor de Transportes, instruir o órgão fiscalizador e executor das normas e procedimentos ao funcionamento, operação e credenciamento dos veículos e operadores do Sistema de Transporte Alternativo no Município de Luziânia será criado no prazo de **90** (noventa) dias da vigência desta Lei.

Artigo 29 – Caberá ainda ao órgão fiscalizador e executor da presente lei, regular e normatizar todos os sistemas de transportes públicos de passageiros, convencional ou não, e instituir o corpo próprio de fiscalização.

Artigo 30 - O prazo de permanência das permissões ou autorizações para operação no sistema criado por esta Lei, será de **05** (cinco) anos.

Artigo 31 - O Sistema criado pela presente Lei funcionará em período integral, podendo ser reduzida a frota em operação, no período noturno.

Artigo 32 – O sindicato, organizado para assistenciar os operadores do Sistema de Transporte Alternativo, deverá providenciar seus credenciamentos e representações perante a Secretaria de Transportes em **30** (trinta) dias, após a publicação da presente lei;

Artigo 33 – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário;

JUSTIFICATIVA:

Não há mais discussão quanto a validade de adoção pelas cidades do sistema de transporte alternativo, prestado por permissionários e credenciados através dos veículos “VANs”.

Com o crescimento demográfico, exigem hoje a diversificação dos serviços públicos de transportes prestados à população pelos Estados e Municípios.

Ora, nota-se um crescente desequilíbrio no setor formal de prestação de serviços públicos de transportes de passageiros, onde os prestadores não conseguem atender a crescente demanda e o aumento de exigências para a eficiência dessa prestação.

Esse desequilíbrio causa sérios prejuízos à população, que enfrenta seríssimos problemas por causa das novas condições sociais impostas, em face do necessário deslocamento de grande massa para diversos pontos da cidade, em alguns casos, para logradouros cujos pesados ônibus do sistema convencional não podem sequer transitar, ou por que, a prestação se tornou nesse ou naquele ponto inviável.

Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Brasília, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Águas Lindas, Santo Antônio do Descoberto entre outras, não tiveram alternativa e implantaram o sistema de transporte alternativo, pois, cedo ou tarde, teriam que fazê-lo.

Não é diferente para Luziânia. O Município possui denso aglomerado e população, alto crescimento populacional e demográfico, indicadores de crescimento econômico, demanda para o transporte, além da sua possibilidade e, necessidade de apoio com o sistema rápido e leve dos transportamentos por veículos ágeis, como as VANs, portanto, não há como recuar diante dos fatos.

Ademais, frise-se os atrasos dos ônibus, com longas filas cansativas, passageiros que utilizam o transporte convencional para curtas distâncias, enfim, e ainda, a total falta de conforto.

Não é possível fugirmos a essa realidade. E melhor que tentar bani-los, impedi-los, será regulamentar o sistema, criando mecanismos legais e eficazes de arrecadação fiscal, fiscalização, controle e aperfeiçoamento, dando a oportunidade àqueles que demitidos pelo setor formal, experientes, possam exercer atividade nova que acima de tudo implicará em mais uma forma de arrecadação municipal.

De outra feita, é bom lembrarmos que há uma reivindicação antiga da população, apresentada como projeto de lei nesta casa em outubro de 2000, onde a população se ressentia da má qualidade dos serviços prestados pelas operadoras do sistema formal de transporte, da mesma forma, a missão que têm os legisladores em atender aos sentimentos e necessidade da população, e resgatar a vontade da mesma que está com um abaixo assinado contendo aproximadamente **15000 (quinze mil)** assinaturas, além de ser essa ação, uma modernidade para os novos tempos.

O Transporte Alternativo flui a movimentação das pessoas, facilita a produção e a geração de bens e serviços. A produção de riquezas está inevitavelmente associada ao transporte. Veja como exemplo: o SHOPPING DE VALPARAISO E O HIPER MERCADO SUPER MAIA que só se estabeleceu após o funcionamento do transporte Alternativo naquela Cidade, a *Avenida Sandu em Taguatinga* virou um comércio forte com a presença das VANS. A criação do Sistema de Transporta Público Alternativo vem oferecer sua parcela de contribuição nesse processo de crescimento, gerando oportunidade de trabalho e de emprego para muitas pessoas, inclusive aquelas que estão excluídas por ser deficientes.

O reconhecimento da geração de emprego e renda para os operadores, qualidade de vida para população e Fluxo de clientes para o comércio de Valparaíso de Goiás, foi o reconhecimento da população, Prefeito e dos Nobres Vereadores, que concedeu em Maio de 2004 mais 5 (cinco) anos de operação ao Transporte Alternativo naquela cidade.

Lembremos, por exemplo, que as diversificações vão surgindo em todos os setores da vida da República, dos Estados, e dos Municípios, veja-se, por exemplo, a criação das guardas municipais.

Ademais, para retirar a clandestinidade e pirataria de circulação, o melhor meio é organizar e regulamentar a atividade envolvida, exercendo dessa forma, verdadeiro e forte controle dessas distorções.

Ante o exposto, cabe aos Nobres Vereadores da Câmara Municipal de Luziânia, o papel histórico e redentor, de dotar Luziânia com meios mais dignos de atendimentos a sua população e de seus cidadãos.

Luziânia – GO., 07 de junho 2004