



Protocolado em: PLC - 23/2020 17/09/2020 11:25	DISPONIBILIZADO EM: 17/Setembro/2020	Comissões: CCJL, CDUTH 18/09/2020
---	---	--------------------------------------

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Senhor Presidente,  
Senhoras Vereadoras e Senhores Vereadores,

Encaminhamos à apreciação dessa Casa Legislativa o presente Projeto de Lei Complementar que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano de passageiros do Município de Caxias do Sul, RS.

A legislação municipal vigente é do ano de 1957, momento distinto do atual em inúmeros aspectos, em especial às novas tecnologias existentes e aos novos modelos de mobilidade que podem ser implementados no Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano do Município.

O Projeto de Lei Complementar nº 2/2020, que tramitava nessa Casa, de autoria dos Nobres Edis, possui flagrante vício de origem, mas o Poder Executivo reconhece a importância de revisão da Lei nº 797, de 12 de novembro de 1957, em face da eminência do Edital Licitatório do Transporte Coletivo Urbano.

Nesse sentido, a revisão proposta faz-se necessária, o que pretende-se por meio do presente Projeto de Lei Complementar, incluindo dispositivos imprescindíveis ao Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano, estando o projeto em consonância com o Termo de Referência preparado para o certame licitatório em questão.

A matéria passou pela avaliação e aprovação do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), tendo sido analisados todos os dispositivos apresentados, tendo em vista a relevância da matéria, a representatividade e a competência do Conselho para discussão de questões relativas à mobilidade municipal.

O presente Projeto possui o condão de atualizar a legislação em vigor, possuindo caráter complementar à Lei de Diretrizes do Transporte Coletivo Urbano (Lei Federal nº 7.082/2009), visto que demonstra aspectos diferenciados, estabelecendo novas diretrizes ao Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano, não conflitantes com as normas vigentes e com o Termo de Referência elaborado para a licitação do transporte coletivo público urbano.



## CÂMARA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL

---

Com a modernização das tecnologias, a proposta compreende previsão de veículos sem emissão de poluentes para amenizar os impactos ambientais causados pelo uso demasiado de combustíveis fósseis nos centros urbanos. Apesar disso, é necessário o devido cuidado para que não haja a obrigatoriedade deste tipo de veículos de forma muito abrupta, isso porque existem três pontos a serem analisados nesta questão.

O primeiro trata-se de uma tecnologia nova, que ainda não está consolidada. Para se ter uma ideia, atualmente, no Brasil, operam apenas linhas experimentais desse tipo de veículo, ou seja, não existe *know how* para uso em larga escala de veículos elétricos, por exemplo. Segundo ponto é que ainda se faz necessário entender as adaptações de instalações e manutenções que esse tipo de veículo demandará, o que necessitará de investimento por parte dos operadores do serviço bem como treinamento dos funcionários. E por fim, os modelos que hoje estão surgindo no mercado custam de 2 a 3 vezes o valor de um veículo a combustão, conseqüentemente isso impactaria no aumento dos custos do sistema de transporte público, o que, sem subsídios, causaria o aumento da tarifa ao usuário do transporte.

O transporte coletivo urbano afeta a mobilidade de todos os munícipes, incluindo os não usuários do sistema, uma vez que as ações adotadas para otimização do sistema de transporte coletivo público urbano possui impacto direto aos demais modais de transportes, ainda que individuais.

Além disso, o Município de Caxias do Sul é parte integrante da Região Metropolitana da Serra Gaúcha. Dessa forma, são necessárias normas que autorizem a possibilidade do Município integrar a modalidade de transporte metropolitano, aprimorando a mobilidade da população, a exemplo de outras regiões.

Todos os dispositivos e a sua relevância para a regular execução do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano nas relações contratuais com a concessionária a ser licitada e contratada pelo Poder Público, bem como a supressão e alteração de outros, com o intuito de manter o Termo de Referência de Licitação amplamente discutido com o CMTT e com a sociedade em conformidade com este Projeto de Lei Complementar.

Pelas razões expostas, apresentamos à apreciação dos Nobres Vereadores este Projeto de Lei Complementar, momento em que colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Caxias do Sul, 17 de setembro de 2020; 145º da Colonização e 130º da Emancipação Política.



CÂMARA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL

---

---

FLAVIO CASSINA

**Prefeito Municipal**



**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR nº 23/2020**

LEI COMPLEMENTAR Nº ....., DE ....., DE ..... DE ....

**Dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano de passageiros do Município de Caxias do Sul, RS.**

**CAPÍTULO I  
DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUA COMPETÊNCIA**

Art. 1º O Transporte Coletivo Público Urbano é um serviço público do município e será operado diretamente ou delegado a terceiros mediante concessão.

Parágrafo único. Excepcionalmente, para evitar a interrupção do serviço e o desatendimento da população, o Sistema ou parte dele poderá ser delegado a terceiros mediante Permissão, desde que por tempo previamente determinado, conforme regramento desta Lei Complementar e na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e comprovado claramente o interesse público.

Art. 2º É municipal, para os efeitos desta lei, o transporte coletivo executado na sede do Município, entre esta e seus distritos e entre esta e os Municípios limítrofes.

Parágrafo único. O transporte coletivo privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares, sob o regime de fretamento e transporte seletivo por micro-ônibus ou ônibus do tipo miniônibus em linhas regulares – Táxi Lotação, está sujeito à regulamentação específica.

Art. 3º Compete à Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade (SMTTM) a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano do Município de Caxias do Sul – RS.

§ 1º Poderá ser estipulada, de comum acordo com os municípios da região metropolitana da Serra Gaúcha, a Rede Integrada de Transportes da Região Metropolitana.

§ 2º Por meio de instrumento legal próprio, as atribuições da SMTTM poderão ter abrangência metropolitana.



**CAPÍTULO II**  
**DOS OBJETIVOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO**  
**URBANO DE PASSAGEIROS**

Art. 4º São objetivos do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano de Caxias do Sul:

I - assegurar o direito do cidadão de se deslocar, com o menor tempo de viagem possível, com segurança e conforto, para satisfazer as suas necessidades de moradia, trabalho, educação, saúde, lazer e outros;

II - concretizar a prioridade do transporte coletivo público sobre o individual motorizado no planejamento urbano e na circulação viária para realizar o objetivo do item anterior;

III - executar os serviços com a máxima preocupação pelo saneamento ambiental do espaço urbano; e

IV - estabelecer regras de equidade no uso dos espaços e locais públicos urbanos;

§ 1º O uso do espaço público por quaisquer atividades, paralelas ou interferentes com o Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano, é subordinado a limitações derivadas do poder de polícia do Município com vistas à política de prioridade do mesmo.

§ 2º São modos de transportes paralelos o transporte coletivo sob o regime de fretamento e o transporte escolar, automóveis particulares, motos, veículos de carga, táxi e transporte por aplicativos e outros que vierem a ser regulamentados, bem como os modos não motorizados como bicicletas e similares.

§ 3º São modos interferentes as atividades de uso do solo urbano geradoras de tráfego e demanda de transporte.

Art. 5º São infraestruturas de mobilidade sujeitas a regras do poder de polícia do município com vistas à mobilidade urbana:

I - calçadas, vias e demais logradouros públicos, inclusive trilhos, hidrovias e ciclovias, teleféricos, escadas comunitárias, elevadores ou escadas rolantes públicos, planos inclinados e similares;

II - corredores e/ou vias exclusivas de transporte coletivo público urbano de passageiros;

III - estacionamentos públicos ou privados;

IV - terminais, estações e demais conexões;

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



VI - sinalização viária e de trânsito;

VII - equipamentos e instalações, e

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

Art. 6º A diretriz de prioridade do transporte coletivo público em relação ao individual motorizado, instituído pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e pela Lei Municipal nº 7.082, de 17 de dezembro 2009, deve orientar as ações de planejamento, investimentos e intervenções no espaço público urbano no sentido de concretizar essa prioridade, por via de:

I - criação de corredores urbanos e/ou vias exclusivas;

II - procedimentos redutores do tempo de viagem dos usuários do transporte coletivo público urbano;

III - a proibição de estacionamento na via pública utilizada pelo transporte coletivo público urbano;

IV - pavimentação de ruas utilizadas pelo transporte coletivo público urbano nas zonas e bairros da cidade;

V - informação dos usuários, pelo uso de aplicativos e outras formas de comunicação, sobre a passagem dos veículos nos pontos de embarque e desembarque;

VI - reversão das vias em determinados horários, dias da semana ou nos períodos de pico e entre pico;

VII - restrições de tráfego de determinados veículos de carga em determinadas áreas e horários;

VIII - cobrança de estacionamento rotativo regulamentado das vias não destinadas ao transporte coletivo público urbano;

IX - reescalonamento de atividades urbanas como forma de diluir a demanda de transporte coletivo público urbano;

X - cobrança de tarifa de congestionamentos em vias urbanas e utilização dos recursos arrecadados para subsídio das tarifas do transporte coletivo público urbano; e

XI - implantação de sistema de rodízio de placas em vias urbanas do Município.

**CAPÍTULO III**  
**DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO**  
**URBANO DE PASSAGEIROS**



## CÂMARA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL

---

Art. 7º O transporte coletivo público urbano no Município de Caxias do Sul fica organizado, dentre outras, sob as seguintes diretrizes:

I - planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;

II - planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;

III - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

IV - prioridade do transporte coletivo público sobre o individual motorizado;

V - integração com os diferentes modais de transportes e com os municípios da Região Metropolitana da Serra Gaúcha;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;

VIII - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;

IX - estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos; e

X – estímulo à utilização de veículos elétricos ou outras tecnologias similares.

Parágrafo único. A região cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço será considerada atendida sempre que o deslocamento dos moradores até o ponto de parada mais próximo seja de, no máximo, 1000 (mil) metros, salvo quando houver condições técnicas, em que o Poder Público buscará o deslocamento máximo de 500 (quinhentos) metros nessas regiões.

Art. 8º No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano, a Administração Pública poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira.

### **CAPÍTULO IV DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS**



## CÂMARA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL

---

Art. 9º A Administração Pública poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou, excepcionalmente, por permissão, a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo público urbano, no todo ou em parte, conforme disposto no art. 38 da Lei Orgânica do Município de Caxias do Sul:

I - a concessão será outorgada, sempre mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório; e

II - a concessão poderá ser delegada sob o regime de parceria público-privada, desde que respeitados procedimento licitatório, as normas gerais nacionais pertinentes e as normas especiais da legislação municipal.

Art. 10. A operação do serviço de transporte coletivo público urbano somente poderá ser executada, quando delegado, por empresas contratadas pelo Poder Público.

Parágrafo único. As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, em especial à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, ou qualquer normativa que venha a substituí-la, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

Art. 11. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta lei, na Lei nº 7.082, de 17 de dezembro de 2009 no que for compatível, e nas leis gerais de caráter nacional, como a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), ou qualquer normativa que venha a substituí-las; e ainda, na legislação ambiental pertinente e no respectivo contrato de concessão dos serviços.

Art. 12 .É vedada a subconcessão dos serviços contratados.

Art. 13 As empresas contratadas devem cadastrar na SMTTM, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do respectivo registro público de empresas, quaisquer alterações societárias.

Art. 14. A contratada deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis, garagem e demais instalações, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade.

Parágrafo único. A frota de ônibus a ser operada deverá estar de acordo com as normas estabelecidas pela SMTTM.

## CAPÍTULO V

---



---

## DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO E DA TARIFA PÚBLICA

Art. 15. Por tarifa de remuneração se compreende aquela que, nos termos do art. 9º e parágrafos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, cobre os custos reais de operação mais a remuneração do concessionário apurada pela SMTTM.

Art. 16. Por tarifa pública se compreende aquela a ser paga pelo usuário, fixada no edital de licitação ou, posteriormente, nos reajustes ou revisões tarifárias, podendo ter seu valor monetário igual ou diferente da tarifa de remuneração.

§ 1º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte coletivo público urbano e a tarifa pública determinada pelo Poder Concedente para ser cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 2º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídas pelo poder público delegante.

Art. 17. Novas gratuidades ou isenções parciais de tarifas somente são admitidas com a indicação de fonte de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço, excetuadas as integrações tarifárias atinentes ao projeto de troncalização e integração do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano.

Parágrafo único. O usuário que for flagrado utilizando o benefício concedido pelo Município irregularmente terá seu passe livre suspenso por até 12 (doze) meses pela autoridade competente, conforme disposto em regulamentação.

Art. 18. O Município adotará uma política de desoneração da tarifa dos serviços essenciais do transporte coletivo público urbano.

Art. 19. O poder público desenvolverá uma ligação (link) na página junto ao sítio da Prefeitura Municipal para disponibilizar indicadores mensais das linhas do transporte coletivo público urbano, bem como a planilha tarifária vigente.

## CAPÍTULO VI DA COMPETÊNCIA DO PODER PÚBLICO

Art. 20 . Constituem atribuições da SMTTM:

I - fixar itinerários e pontos de parada, as quais deverão respeitar o distanciamento mínimo entre paradas de uma mesma linha de 150 (cento e cinquenta) metros em vias locais e coletoras, 250 (duzentos e cinquenta) metros em vias com corredor de ônibus e 300 (trezentos) metros em vias arteriais.

II - fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;

III - organizar, programar, controlar e fiscalizar o Sistema;



IV - orçar e gerir receitas e despesas do Sistema;

V - implantar e extinguir linhas e extensões, bem como autorizar transportes especiais em caráter experimental;

VI - gerenciar e controlar o vale-transporte, o cartão transporte ou equivalente, bem como as gratuidades e isenções parciais;

VII - estabelecer intercâmbio com entidades técnicas;

VIII - estabelecer a planilha de custos;

IX - fiscalizar e aplicar penalidades;

X - promover periodicamente auditorias nas empresas contratadas;

XI - estabelecer as normas de operação;

XII - implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;

XIII - proceder aos cadastramentos que entender necessários;

XIV - padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;

XV - estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

XVI - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o acesso pelos usuários e pela comunidade;

XVII - conceder e extinguir concessões ou autorizações e intervir na prestação dos serviços públicos, nos casos de condições previstas nesta lei e na legislação federal que dispõe sobre o regime de concessões e permissões;

XVIII - cumprir e fazer cumprir a legislação vigente, aplicando as penalidades nela previstas, bem como respeitando as normas expressas pelo Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções expedidas pelo CONTRAN e CETRAN, portarias e demais normativas dos órgãos de trânsito;

XIX - zelar pela boa qualidade dos serviços, recebendo, apurando e solucionando queixas dos usuários que serão cientificados das providências tomadas em prazos compatíveis com a natureza da reclamação;

XX - estimular a criação e fortalecer a formação de associações de bairros para defesa de interesses de usuários dos serviços de transporte coletivo público urbano;

XXI - determinar as formas de integração dos serviços locais com os regionais;



XXII - convocar a inspeção veicular periódica, a ser procedida a cada 180 (cento e oitenta) dias, a fim de verificar as condições mecânicas, elétricas, de chapeação e pintura, estofamento, bem como requisitos básicos de higiene, segurança, conforto e estética, na forma do art. 202 da Lei Complementar nº 377, de 22 de dezembro de 2010, ou qualquer normativa que vier a substituí-la, pelas Instituições Técnicas Veiculares na forma que o Município determinar;

XXIII - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;

XXIV - assegurar o equilíbrio econômico-financeiro das concessões ou permissões;

XXV - intervir na prestação do serviço quando houver risco grave de descontinuidade que não possa ser controlado pela concessionária;

XXVI - controlar o número de passageiros e os índices operacionais do Sistema; e

XXVII - planejar, projetar, regulamentar, especificar, medir e fiscalizar permanentemente a prestação dos serviços objetos desta lei, observando os princípios da mesma;

Parágrafo único. Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados, mediante prévio procedimento licitatório.

Art. 21. A Administração Pública, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei, conforme abaixo:

I - para a concessão: o prazo mínimo será de 10 (dez) anos, contados da data da assinatura do contrato.

II - para a permissão: o prazo será até 1 (um) ano, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) meses, devidamente justificada pelo Poder Público.

§ 1º A definição do prazo de concessão previsto no inciso I será estabelecida no edital de licitação e deverá obrigatoriamente ser baseada em avaliação financeira e técnica que leve em consideração o período de retorno de investimento ao longo da concessão.

§ 2º Poderá ser previsto no edital de licitação do serviço a possibilidade de eventuais prorrogações do contrato de concessão, devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que sejam plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, a qualidade do serviço seja satisfatória, seja demonstrado o interesse público e haja a autorização do Poder Legislativo.



§ 3º Os prazos da concessão em nenhuma hipótese poderão ser superiores a 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, somando o período inicialmente fixado com eventuais prorrogações de contrato. O prazo original do contrato poderá ser fixado diretamente em 25 (vinte e cinco) anos apenas em caso de elevado investimento em bens reversíveis.

§ 4º Todos os dados e parâmetros dos respectivos incisos e parágrafos deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, através das páginas da internet e da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul e de outros veículos de comunicação.

## **CAPÍTULO VII DAS OBRIGAÇÕES DOS CONTRATADOS**

Art. 22. Constitui obrigação dos contratados, por meio de concessão ou permissão, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações que lhe forem solicitadas;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano de Caxias do Sul, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da SMTTM, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;

VII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas;

VIII - executar as obras previstas no edital e no contrato respectivo, com a prévia autorização e acompanhamento da SMTTM; e



IX - garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente.

Parágrafo único. Na hipótese de deficiências no Sistema, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outros prestadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

### **CAPÍTULO VIII DOS CONTRATOS**

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

I - o objeto, seus elementos característicos e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o critério de fixação do valor da remuneração e as condições de pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações da Administração Pública e da concessionária, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço e da segurança dos mesmos;

VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VIII - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a contratada e sua forma de aplicação;

IX - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

X - os bens reversíveis;

XI - os casos de rescisão;



XII - a obrigação da contratada de utilizar para a prestação do serviço, até o ano de 2035, pelo menos 30% (trinta por cento) de veículos elétricos, ou outra tecnologia que não emita poluentes;

XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

XIV - a obrigação da contratada de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;

XV - O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, ou qualquer normativa que vier a substituí-la;

XVI - obrigatoriedade da contratada em manter, no mínimo, 15% (quinze por cento) da frota com veículos do tipo “piso baixo”, com acesso por meio de rampas de embarque;

XVII - critérios para que seja permitido que veículos do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano possam operar sem operadores de sistema, estando inicialmente definida a não necessidade de operador de sistema no veículo, quando atendido pelo menos um destes critérios:

a) o veículo seja classificado como micro-ônibus, miniônibus ou midiônibus;

b) o veículo esteja operando com uma capacidade inferior a 50% da capacidade máxima definida para o tipo do veículo, exceto para veículos articulados ou biarticulados;

c) a linha atendida pelo veículo possua menos de 10% dos passageiros que utilizam dinheiro como forma de pagamento, independentemente da classificação dos veículos que operam a mesma.

Art. 24. Incumbe à contratada a execução do serviço, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, à Administração Pública, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

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

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



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

### **CAPÍTULO IX DAS PENALIDADES E EXTINÇÃO CONCESSÃO**

Art. 25 .Extingue-se a concessão ou a permissão nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência da contratada, sua extinção, ou a critério exclusivo da SMTTM, abertura de processo de recuperação judicial; e

VII - revogação unilateral da permissão.

Parágrafo único. Extinta a concessão ou a permissão, retornam à Administração Pública todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à contratada, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

Art. 26. À contratada não serão permitidas ameaças de interrupção, descontinuidades ou a deficiência grave na prestação do serviço de transporte coletivo público urbano, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

§ 1º Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, a Administração Pública poderá intervir na operação do serviço.

§ 2º Nenhuma responsabilidade caberá ao concessionário se for obrigado a interromper ou cessar o serviço de transporte coletivo público urbano por motivo de greve de pessoal ou em decorrência de calamidade pública.

Art. 27. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos nos documentos de regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;

II - o não atendimento de notificação expedida pela Administração Pública para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;



III - o descumprimento da legislação, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - o descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;

V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;

VI - a ocorrência de fatos e situações que violem os direitos dos usuários; e

VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita.

Art. 28. Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou qualquer normativa que vier a substituí-la, serão aplicadas à empresa concessionária, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - intervenção, no caso de concessão;

V - rescisão do contrato, e

VI - revogação unilateral da permissão.

§ 1º A definição das sanções que trata este artigo será estabelecida por contrato e os procedimentos para aplicação das penalidades por meio de Decreto Municipal.

§ 2º A critério da autoridade competente, segundo critérios de oportunidade e de conveniência, poderá aplicar a penalidade de advertência por escrito, prevista neste artigo.

Art. 29. Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será no máximo, de 180 (cento e oitenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção, e

IV - o nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.



Art. 30. No período de intervenção a Administração Pública assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, postos de combustíveis e os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 31. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão ou a permissão, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Art. 32. A execução de qualquer serviço de transporte público coletivo urbano remunerado de passageiros, sem a devida delegação ou autorização da SMTTM, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções previstas em Lei.

### **CAPÍTULO X DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DA CONTRATADA**

Art. 33. O serviço de transporte coletivo público urbano deverá ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessário para manutenção do Sistema e para que sejam garantidos os padrões de qualidade exigidos.

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

Art. 34. A Administração Pública fixará a tarifa pública através de Decreto Municipal, após a respectiva análise e revisão tarifária realizada pelos técnicos da SMTTM, com base na planilha de custos vinculada ao contrato de concessão ou de permissão, a qual leva em conta os custos e resultados do Sistema e, por conseguinte, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, após ouvido o Conselho Municipal de Trânsito e Transportes.

Parágrafo único. No caso do Município gerenciar as receitas do Sistema, a SMTTM estabelecerá o modo e a forma de recolhimento das quantias arrecadadas pela empresa contratada, bem como o sistema de conferência, controle e fiscalização da arrecadação, sendo toda receita arrecadada depositada em um fundo municipal de transporte, assegurado o repasse à concessionária em um prazo máximo de 5 (cinco) dias.

Art. 35. A planilha de custos utilizada para a determinação da tarifa de remuneração da contratada será estabelecida em edital licitatório, e deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

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

II - custos do pessoal de operação;

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



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

V - rentabilidade justa do serviço prestado; e

VI - custos tributários.

Art. 36. Os serviços eventuais requisitados pela SMTTM serão remunerados de acordo com seus custos.

### **CAPÍTULO XI CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE (CMTT)**

Art. 37. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço de transporte coletivo público urbano é assegurada pelo Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), cuja instituição e funcionamento são fixados por lei.

### **CAPÍTULO XII DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS**

Art. 38. São direitos dos usuários do transporte coletivo público urbano:

I - receber o serviço adequado;

II - ser conduzido com segurança e urbanidade;

III - ser tratado com respeito pela contratada, através de seus prepostos e funcionários, bem como pelos servidores da SMTTM;

IV - ter o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;

V - ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e higiene;

VI - utilizar o transporte dentro dos horários fixados pela SMTTM; e

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, ou ainda por meio de outras formas de sinalização e regramento de utilização viária específicos.

Art. 39. São deveres dos usuários:

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, motoristas e operadores;

III - pagar a tarifa devida corretamente;



## CÂMARA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL

---

IV - identificar-se quando beneficiário de qualquer gratuidade ou isenção tarifária, conforme legislação vigente;

V - utilizar as gratuidades e isenções tarifárias de forma correta e em caráter personalíssimo;

VI - contribuir, informando à SMTTM 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 Coletivo Público Urbano; e

VII - apresentar o cartão transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da SMTTM ou a funcionários da empresa concessionária, quando solicitado.

Art. 40. Para garantir o conforto e a segurança do Sistema, as linhas do transporte coletivo público urbano serão dimensionadas, admitindo-se passageiros em pé, até o limite de 5 (cinco) por metro quadrado.

Art. 41. O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando a melhoria e o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano.

### **CAPÍTULO XIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 42. Compete à Administração Pública editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta Lei.

Art. 43. A atual empresa contratada continuará executando os serviços contratados, com base nos termos de concessão vigentes, mantidas todas as disposições e determinações ajustadas, com base na legislação em vigor no momento da emissão dos termos de concessão, até o advento de nova contratação.

Art. 44. Ficam revogadas as seguintes leis:

I - Lei nº 797, de 12 de novembro de 1957;

II - Lei nº 2.255, de 22 de dezembro de 1975; e

III - Lei nº 3.046, de 27 de dezembro de 1985.

Art. 45. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Caxias do Sul, em



**CÂMARA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL**

---

**PREFEITO MUNICIPAL**