

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° \_\_\_\_\_, de 18 de setembro de 2019.**

DISPÕE SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DA LEI FEDERAL N° 12.587/12, ART. 1º. ART. 4º INCISO VI, TORNANDO LEGAL AS LINHAS E OS ITINERÁRIOS PARA A OUTROGA DA CONCESSÃO DA ATIVIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO, CONVENCIONAL EM ÔNIBUS E DO SERVIÇO COMPLEMENTAR EM MICRO ÔNIBUS E VANS, COM A PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS INDIVIDUAIS, CONSÓRCIOS E COOPERATIVAS DE PESSOAS, ESTABELECENDO NOVAS REGRAS PARA OS CONTRATOS DAS CONCESSÕES E PERMISSÕES, LICITADAS PELO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS, POR INTERMÉDIO DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA, SENDO ESSE SERVIÇO REMUNERADO COM TARIFAS PAGAS PELOS PASSAGEIROS ÀS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS NO CRITÉRIO DE MENOR PREÇO DA TARIFA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

**A CÂMARA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES CONSTITUCIONAIS LEGAIS APROVOU, E EU, PRESIDENTE DA CAMARA MUNICIPAL PROMULGO O SEGUINTE DECRETO LEGISLATIVO.**

**TITULO I**

**DO TRANSPORTE COLETIVO CONVENCIONAL E COMPLEMENTAR**

**Art. 1º** Normatiza e regulamenta o serviço público municipal de transporte coletivo convencional e complementar de passageiros, que tem caráter essencial, remunerado por intermédio de tarifas no critério de menor preço pagas pelos usuários às empresas concessionárias, prestadoras do serviço público de transporte coletivo, as quais deverão prestar este serviço, de forma permanente e ininterrupta.

**TITULO II**

**DA AUTORIZAÇÃO DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO**

**Art. 2º** Fica o Chefe do Poder Executivo municipal autorizado a abrir licitação, na modalidade de concorrência pública, para a prestação de serviço público de transporte coletivo convencional, urbano e rural, em ônibus, e complementar em micro-ônibus e o

executivo de luxo em vans, por intermédio de concessão ou de permissão do município, observado a legislação pertinente.

### **TÍTULO III**

#### **DA COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO ELABORADORA DO EDITAL**

#### **E DO PROCESSO LICITATÓRIO.**

**Art. 3º** Compete à comissão de licitação, responsável pela elaboração do edital, o seguinte:

**I** – estabelecer as regras da prorrogação provisória do atual contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8987/95 e na legislação pertinente;

**II** - organizar o processo de licitação do serviço de transporte coletivo urbano e rural;

**III** – a comissão de licitação será composta por 11 (onze pessoas) titulares tendo 02 (dois) suplentes, observado a legislação pertinente, representando os seguintes órgãos:

**a)** Companhia Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT; 02

**b)** Procuradoria Geral do Município – PGM; 01

**c)** Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN; 01

**d)** Representantes da associação dos usuários do transporte coletivo; 01

**e)** Representante do COMCIDADE; 01

**f)** Representante das Empresas; 02

**g)** Representantes das empresas cooperativas; 2

**h)** Representantes da sociedade civil. 1

### **SEÇÃO I**

#### **DA PRORROGAÇÃO POR DECRETO DO CONTRATO EM VIGOR**

**Art. 4º** Enquanto estiver tramitando o processo de licitação do serviço público de transporte coletivo de passageiros, se necessário for, fica o prefeito municipal autorizado a prorrogar por intermédio de decreto o atual contrato de concessão como estabelece o Art. 115 da Lei Orgânica do Município.

## **SEÇÃO II**

### **DA EQUIPE DE TRANSIÇÃO DO CONTRATO**

**Parágrafo I** – O chefe do poder executivo municipal ao baixar o decreto que permitirá a prorrogação do contrato provisório até a conclusão final do processo licitatório, no decreto destinará um artigo que estabelecerá a formação de uma equipe de transição que atuará a partir do contrato que se finda e que será destituída após o início operacional das empresas contratadas de acordo com o prazo estabelecido no artigo 11 desta lei.

**Inciso I** – A equipe de transição será composta por cinco (05) pessoas nomeadas pelo prefeito e serão oriundas da CMTT, Empresas, Usuários, Câmara Municipal e Movimento Comunitário.

**Inciso II** – Esta equipe fará a transição entre a empresa que está saindo do contrato, ou que permanecer no contrato com a entrada da nova empresa contratada.

## **TÍTULO IV**

### **DA PARTICIPAÇÃO DAS EMPRESAS NO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art.. 5º** A participação das empresas, no serviço público de transporte coletivo urbano e rural do Município de Anápolis, deve obedecer aos prazos de constituições de empresas previstos na legislação pertinente e no edital de licitação, podendo participar a empresa individual, o consórcio entre as empresas e as cooperativas de pessoas.

## **SEÇÃO I**

### **DA DESTINAÇÃO DAS LINHAS URBANAS**

**Art. 6º** Vinte e cinco por cento (25%) das linhas, urbanas e rurais, bem como das linhas intermunicipais são destinadas às pequenas, médias empresas e cooperativas.

**Parágrafo único** – Todas as linhas do serviço público do transporte coletivo de passageiros, urbano e rural, deste Município de Anápolis, devem proporcionar aos usuários os 02 (dois) modos de transporte coletivo de passageiros:

**I** – o convencional, por intermédio de ônibus;

**II** – o complementar, por intermédio de micro-ônibus e de vans.

## **SEÇÃO II**

### **DO LOTE DE LINHAS, DE VEÍCULOS E DA OUTORGA**

**Art. 7º** A licitação será composta, sem exceção, de 04 (quatro) lotes de veículos e será proporcional ao número das linhas a serem licitadas, indicando a quantidade de veículos para cada lote.

**Parágrafo I.** O edital deverá assegurar igualdades de condições entre todas as empresas participantes do processo licitatório.

**Parágrafo II.** Poderá participar de licitação as empresas individuais e cooperativas que tenham operacionalizado com catracas eletrônicas durante um período de 06 meses.

**Parágrafo III.** Poderá participar de licitação as empresas individuais e cooperativas que não tenham operacionalizado com catraca eletrônica.

## **SEÇÃO III**

### **DA INSTALAÇÃO DA CATRACA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**

**Art. 8º-A.** A empresa individual e a de cooperativa que participar do certame e vencer a concorrência da licitação terá 120 dias de prazo a partir da assinatura do contrato para instalar as catracas de bilhetagem eletrônica em todos os ônibus, micro-ônibus e vans da frota da empresa contratada, sendo esse prazo prorrogado por 30 dias.

## **TITULO V**

### **DA MODALIDADE DE LICITAÇÃO**

**Art. 8º-** A licitação pública, na modalidade de concorrência, para a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros, por intermédio de concessão ou permissão do município, será aberta, sem exceção, a todas as pessoas jurídicas, observadas as regras estabelecidas pela legislação pertinente.

## **SEÇÃO I**

### **DA EXPERIÊNCIA DAS EMPRESA INDIVIDUAL E COOPERATIVAS**

**Art. 9º** A empresa licitante deverá comprovar experiência em transporte coletivo de pessoas, tendo operacionalizado com 30 (trinta) veículos, no mínimo, durante seis 06 (seis) meses.

**I** - As pessoa judiciarias constituídas a mais de 1 ano que operacionalizavam na economia informal a mais de 180 dias poderão participar da licitação e se legalizarem perante as leis, não sendo necessário a comprovação das catracas visto que estas empresas ou cooperativas estão vindo da economia informal para se legalizar formalmente.

## **SEÇÃO II**

### **DO PROCESSO DE RECEPÇÃO E ABERTURA DOS ENVELOPES COM AS PROPOSTAS**

**Art. 10.** No que pertine ao processo de licitação, na modalidade de concorrência pública, deve ser observado o disposto na legislação pertinente, e também:

**Parágrafo I** - Cumprindo o que estabelece o artigo 30 incisos I e V da Constituição federal, a licitação do Transporte Coletivo de Anápolis terá a seguinte ordem na abertura dos envelopes:

**Parágrafo II** – Abre-se o envelope da habilitação de constituição de empresa contendo todos os documentos e as certidões fiscais e outras:

**Parágrafo III** – Abre-se o envelope da proposta técnica:

**INCISO I** – A empresa ou cooperativa que vier da economia informal está isenta da comprovação somente da bilhetagem eletrônica, visto que, na economia informal não existe esta técnica legal.

**Parágrafo IV** – Abre-se o envelope da proposta comercial e financeira do valor da outorga.

## **SEÇÃO III**

### **DO CHAMAMENTO E DO PRAZO PARA INICIAR A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

**Art. 11.** Havendo, de acordo com a lei, a aceitação da proposta, as empresas vencedoras serão chamadas e terão o prazo corrido de 120 (cento e vinte) dias, para apresentarem os veículos e sua infraestrutura técnico-operacional, catracas eletrônicas para a prestação do serviço de transporte coletivo de pessoas, sendo este prazo prorrogável, no máximo, por 30 (trinta) dias devendo ser observado o que estabelece o parágrafo 1º do artigo 7º desta Lei.

## **SEÇÃO IV**

### **DA ASSINATURA DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO**

**Art. 12.** Homologado e adjudicado o objeto da licitação, serão assinados os contratos de concessão ou o da permissão do serviço entre o Município de Anápolis e as empresas vencedoras do certame, observada a legislação pertinentes.

## **TITULO VI**

### **DO DIREITO ADQUIRIDO DAS CONCESSIONÁRIAS**

**Art. 13.** Findo os contratos, não há o que falar em direito adquirido das empresas vencedoras do certame e operadoras do serviço público de transporte coletivo, quer no que pertine às linhas, quer quanto à utilização das áreas públicas, onde todos os bens previsíveis de uso autorizado voltarão ao controle do poder concedente municipal.

## **TITULO VII**

### **DO PRAZO DO CONTRATO**

**Art. 14** - O contrato da prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros urbano de Anápolis, terá seu prazo de duração fixado em 20 (vinte) anos, consoante o disposto na legislação Municipal nº. 1628/1988, pertinente.

## **TITULO VIII**

### **DA ABERTURA DE NOVA LICITAÇÃO**

**Art. 15.** Faltando 180 dias, para o final do prazo do presente contrato, o Chefe do Poder Executivo municipal deverá notificar as empresas concessionárias.

**Parágrafo único.** Ao final deste período de 180 (cento e oitenta) dias, a outorga da concessão voltará ao poder geral do município, sendo que nenhum investimento poderá ser realizado pelas concessionárias sem a permissão do poder concedente.

## **SEÇÃO ÚNICA**

### **DA RENOVAÇÃO DO CONTRATO**

**Art. 16.** O contrato poderá ser renovado por igual período de 20 anos, após aprovação popular em audiência pública convocada pela Câmara Municipal de Anápolis.

## **TITULO IX**

### **DA RESCISÃO DO CONTRATO**

**Art. 17.** A intervenção no serviço de transporte coletivo urbano e rural de passageiros, dar-se-á quando a empresa concessionária descumprir as regras estabelecidas nesta lei, na legislação pertinente e no contrato de concessão, assegurado o direito da ampla defesa e do contraditório.

## **TITULO X**

### **DA REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELAS COOPERATIVAS**

**Art. 18.** A prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros, concedido pelo Município de Anápolis às cooperativas, obedecerá o dispositivo nesta Lei.

#### **SEÇÃO ÚNICA**

#### **DO DIREITO DA COOPERATIVA**

**Art. 19.** A concessão do serviço de transporte coletivo de passageiros, licitada pelo Município de Anápolis, que tiver como proponente a empresa cooperativa, deverá constar do edital, que a proposta deverá ser apresentada em nome da cooperativa, pessoa jurídica, e consórcio, não sendo aceitas as propostas de pessoas individuais ou cooperadas.

## **TITULO XI**

### **DOS PONTOS DOS ÔNIBUS E DOS ABRIGOS**

**Art. 20.** As empresas concessionárias do transporte coletivo urbano ficam autorizadas a construir coberturas nos pontos de embarque e desembarque de passageiros com recursos próprios.

**§ 1º** As coberturas devem garantir a segurança dos passageiros e lhes oferecer assentos confortáveis, bem como proteção contra a luz solar e chuva.

**§ 2º** Os pontos de ônibus devem ter informações sobre as linhas, os itinerários, os horários e sobre as isenções pertinentes aos usuários do serviço de transporte coletivo.

**§ 3º** os pontos de ônibus deverão ter o mesmo padrão arquitetônico e o embarque dos passageiros nos pontos públicos do município, será livre a todas as empresas concessionárias.

**§ 4º** Fica proibido a indicação de ponto de ônibus em árvores, postes de energia elétrica, meio frio e paredes.

**§ 5º** Os pontos de ônibus devem ser marcados com placas apropriadas aos ônibus do transporte coletivo de passageiros urbano e rural.

## **TITULO XII**

### **DA ISENÇÃO DO IPTU, ITU PARA PONTOS DE ÔNIBUS**

**Art. 21.** Ao proprietário do imóvel, que ceder a calçada do seu terreno, para que seja instalado ponto de ônibus, fica concedido 50% (cinquenta por cento) de isenção sobre valor do IPTU e ITU.

## **TITULO XIII**

### **DO CUMPRIMENTO DA LEI DO PASSE LIVRE**

**Art. 22.** As empresas concessionárias devem assegurar o cumprimento, das Leis Municipais, Estaduais e Federais, inerentes ao passe livre.

## **TITULO XIV**

### **DO TRANSPORTE SOCIAL ESPECIAL**

**Art. 23.** As empresas concessionárias do transporte coletivo urbano e rural, no Município de Anápolis, devem manter em sua frota todos veículos com elevador, para atender os portadores de necessidades especiais.

**Art. 24.** Às gestantes e mães, com filho até um ano de idade, será concedido o passe livre. Para que possam fazer os exames e vacinar

**Art. 25.** Aos acompanhantes de cadeirantes e de deficientes visuais, fica assegurado o passe livre.

**Parágrafo único.** Fica permitido o embarque de cão guia e a sua estada nas dependências dos terminais de embarque e de desembarque de passageiros.

## **TITULO XV**

### **DA FROTA DE VEICULOS NO TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 26.** Podem ser utilizados, no sistema de transporte coletivo urbano e rural de passageiros, os veículos dos modelos infra indicados:

**I** – ônibus, com capacidade para 36 (seis e seis) passageiros;

**II** - micro ônibus, com capacidade para vinte e 26 (seis) passageiros;

**III** - van, com capacidade para 20 (vinte) passageiros.

**Parágrafo único.** Dos lugares existentes, 4 (quatro), em cada veículo, devem ter as cores diferenciadas, reservados aos idosos e portadores de necessidades especiais.

## **TITULO XVI**

### **DO TRANSPORTE COLETIVO EXECUTIVO**

**Art. 27.** Fica autorizado o transporte coletivo executivo, por intermédio de veículos dos modelos van e micro-ônibus de luxo, podendo a tarifa ser diferenciada da tarifa fixada aos usuários do serviço público de transporte coletivo convencional de passageiros.

**§ 1º** Fica autorizado a utilização do serviço de mídia eletrônica no interior dos ônibus, micro-ônibus e vans e nos terminais de integração, por intermédio do sistema bus tv de canal aberto, com propagandas de alcance livre.

**§ 2º** Os veículos utilizados, no sistema de transporte coletivo urbano e rural, devem ter luminosos indicativos dos itinerários, faixas traseira e lateral.

## **TITULO XVII**

### **DO CONTROLE DE VELOCIDADE DOS ÔNIBUS**

**Art. 28.** Para fins de controle de velocidade, todos os veículos do transporte coletivo de passageiros devem ser equipado com tacógrafo.

**Parágrafo único.** – A velocidade máxima permitida, para os veículos do transporte coletivo de passageiros, será de 80 (oitenta) km por hora.

## **TITULO XVIII**

### **DOS CURSOS DE CAPACITAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS**

**Art. 29.** - As empresas concessionárias do transporte coletivo devem aplicar, periodicamente, aos seus funcionários, cursos de capacitação técnica e de direção defensiva no trânsito da cidade.

## **TITULO XIX**

### **DOS SERVIÇOS E ATIVIDADES EXTRAS**

**Art. 30.** As empresas concessionárias de transporte coletivo podem prestar serviço de turismo:

I – às igrejas;

**II** – às entidades comunitárias.

**III** – Porém, não pode ser usados os veículos da frota que faz as linhas do sistema.

## **TITULO XX**

### **DA SEGURANÇA DOS USUÁRIOS E DO SEGURO DA FROTA**

**Art. 31.** Com vistas a segurança dos usuários do serviço público de transporte coletivo de passageiros, as empresas concessionárias devem fazer a revisão sistemática de sua frota, bem como efetuar as adequações das apólices de seguro, no que tange aos itens de segurança, repassando, trimestralmente, essas informações ao órgão gestor do sistema.

## **TITULO XXI**

### **DA FISCALIZAÇÃO DO SERVIÇO**

**Art. 32.** A Companhia Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT - é o órgão regulador, gerenciador e fiscalizador do serviço de transporte coletivo prestado pelas concessionárias, e também pela comissão de transporte da câmara dos vereadores.

## **TITULO XXII**

### **DOS VEICULOS UTILIZADOS NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

**Art. 33.** Poderá ingressar na frota de ônibus, veículos com até 03 (três) anos de uso, nele permanecendo, no máximo, por mais 07 (sete) anos.

**Parágrafo único.** A cor dos veículos, de cada empresa concessionária, deverá ter cor padrão único, estabelecido pelo órgão gestor do sistema.

## **TITULO XXIII**

### **DAS LINHAS, DOS HORÁRIOS E DO TRAJETO**

**Art. 34.** O Município de Anápolis estabelece em 150 (cento e cinquenta) o número das linhas de ônibus de transporte coletivo urbano de passageiros.

**§ 1º** As linhas de ônibus deverão cobrir toda a cidade, com trajeto de linhas circulares e integradas.

**§ 2º** As linhas do transporte coletivo têm prioridade em relação aos veículos de passeio.

**§ 3º** todas as linhas terão que ter por escrito o itinerário do trajeto.

## **SEÇÃO I**

### **DA AMPLIAÇÃO DAS LINHAS**

**Art. 35.** Caberá às empresas concessionárias planejar a ampliação das linhas de ônibus dentro do tempo de duração dos contratos, e todas as mudanças de verão ser informadas à CMTT

## **SEÇÃO II**

### **DO TRAJETO**

**Art. 36** Nos itinerários dos veículos de transporte coletivo de passageiros, os veículos particulares devem ficar estacionados do lado esquerdo da via, deixando livre o lado direito, para o tráfego dos ônibus, sendo isso válido por toda a cidade

**§ 1º** Fica proibido o estacionamento de veículos a 30 (trinta) metros antes e depois dos pontos de ônibus.

**§ 2º** Fica proibido a colocação de *contêiner*, coleto de entulhos, nas vias e nos corredores dos ônibus.

**§ 3º** Cada empresa concessionária do transporte coletivo deve manter uma escala com linhas e horários extras para atender o público, nas ocasiões de jogos e *shows* e eventos de grande concentração de público, realizados nesta Cidade.

**§ 4º** Fica a empresa concessionária proibida de ampliar as linhas temporariamente para atender o público do parágrafo anterior, devendo criar linhas extras.

## **TITULO XXIV**

### **DO HORÁRIO**

**Art. 37.** O serviço público de transporte coletivo de passageiros tem início às 04:00 horas e seu término à 01:00 hora de segunda a domingo, ressalvada a exceção prevista no parágrafo único deste artigo.

**Parágrafo único.** Nas sextas-feiras e sábados, o serviço de transporte coletivo, no sistema de plantão, será de 24 horas, saindo um veículo de hora-em-hora.

## **TITULO XXV**

### **DA DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREA PARA A INSTALAÇÃO**

### **DE TERMINAL DE ÔNIBUS**

**Art. 38** – Fica o prefeito municipal autorizado a desapropriar áreas particulares ou desafeitar áreas públicas para construção de terminais de embarque e desembarque de passageiros, para exercer a integração das linhas desse sistema.

## **TITULO XXVI**

### **DA CONCESSÃO DO MUNICÍPIO PARA CRIAR *RODOSHOPPING***

**Art. 39.** As empresas concessionárias do transporte coletivo podem, por concessão do Município de Anápolis, explorar, comercialmente, os pontos de ônibus e os terminais, com a implantação com recursos próprios de rodoshopping, ou hipermercados integrados ao sistema.

## **TITULO XXVII**

### **DO VALOR DA TARIFA**

**Art. 40.** O valor da tarifa do transporte coletivo é fixado pela CMTT, com a participação de representantes das empresas, dos usuários, e da sociedade civil, sendo estabelecido o critério de menor tarifa.

**Parágrafo único.** O Chefe do Poder Executivo, ao receber a proposta do preço da tarifa, encaminhá-lo-á à Câmara Municipal para apreciação e deliberação dos vereadores.

## **SEÇÃO ÚNICA**

### **DO REAJUSTE DO VALOR DA TARIFA**

**Art. 41.** A tarifa do transporte coletivo urbano será reajustada, anualmente, no índice de reajuste do salário mínimo ou pela inflação, sempre levando em conta, a aplicação do menor índice, tendo como mês base o mês de setembro.

## **TITULO XXVIII**

### **DAS PROIBIÇÕES**

**Art. 42.** Fica proibido o serviço público de transporte coletivo urbano, rural, intermunicipal e interestadual de passageiros, no Município de Anápolis, praticado por veículos que não tenham permissão ou concessão, para atuar nas vias urbanas e rurais deste município, sem a devida autorização municipal.

### **DO TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL**

**Art. 43.** Os ônibus de transportes coletivos intermunicipais não podem circular pelas vias da cidade, buscando ou deixando passageiros, devendo seguir direto para o terminal rodoviário interestadual.

**TITULO XXIX**  
**DOS INVESTIMENTOS ANTECIPADOS E POSTERIORES**

**Art. 44.** O Município de Anápolis não é responsável e não tem nenhuma obrigação com os investimentos, antecipados ou posteriores, realizados pelas concessionárias em imóvel público ou privado, ou pela renovação da frota de ônibus, no início ou final do contrato de concessão, sendo estes investimentos por conta e risco de empresa concessionária.

**TITULO XXX**  
**DAS NOVAS LINHAS**

**Art. 45.** Os novos loteamentos devem receber o serviço de transporte coletivo com a indicação de novas linhas, as quais devem ser ampliadas, na conformidade desta lei.

**SEÇÃO I**  
**DO ATENDIMENTO DAS REDES DE SUPERMERCADOS**

**Art. 46.** As empresas concessionárias devem criar linhas de ônibus coletivos para atender a clientela dos *Shoppings* e dos hipermercados do perímetro urbano desta Cidade.

**TITULO XXXI**  
**DA RELAÇÃO DOS SETORES BENEFICIADOS COM SERVIÇO PÚBLICO**  
**DE TRANSPORTE COLETIVO DE PESSOAS**

**Art. 47.** Os setores integrantes do perímetro urbano de Anápolis, infra nominados, são atendidos pelo serviço público de transporte coletivo de passageiros, consoante o inserto nos Anexo I e II, que são partes integrantes desta lei.

**TITULO XXXII**  
**DA ATUALIZAÇÃO E LEGALIZAÇÃO DAS LINHAS E ITINERÁRIOS**

**Art. 48.** As linhas e os itinerários dos ônibus do serviço público de transporte coletivo urbano da cidade de Anápolis, devem observar o disposto nesta lei e no ANEXO I e II, partes integrantes desta lei, e ainda o que estabelece o artigo 4º inciso VI da Lei Federal nº 12.587/12.

**TITULO XXXIII**  
**DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRONICA, SEUS EQUIPAMENTOS,**  
**SUA IMPLANTAÇÃO E COMO TUDO IRÁ FUNCIONAR NO SERVIÇO.**

**Art. 49.** O sistema de bilhetagem eletrônica compreende ser um conjunto de equipamentos elétricos que terá sua instalação nas garagens, nos terminais, nos ônibus, nos escritórios de gestão de controle operacional e nos itinerários das linhas por onde os veículos do transporte coletivo irão circular.

**Art. 50.** Estando instalados e em funcionamento, o sistema de bilhetagem eletrônica deverá oferecer os seguintes produtos:

- I.** Controle da entrada e da saída dos ônibus nas garagens e nos terminais de integração;
- II.** Controle do número de passageiros por veículo em serviços;
- III.** Controle do número de passageiros que tem o benefício do passe livre;
- IV.** Controle do número de tarifas pagas;
- V.** Controle das viagens por veículo;
- VI.** Controle do horário de intervalo do veículo;
- VII.** Controle da velocidade do veículo por dryve máster;
- VIII.** Controle do número de funcionários em serviço na empresa e nos veículos;
- IX.** Controle do número de usuários que estão utilizando o cartão;
- X.** Controle do número de tarifas vendidas nos cartões fora do ônibus;
- XI.** Controle do número de usuários que passaram pelas catracas do ônibus e dos terminais;
- XII.** Central de rastreamento dos ônibus nas linhas e em tempo real;
- XIII.** Central de conferencia dos horários dos ônibus nas linhas indo e vindo em tempo real;

**Art. 51.** As empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo, (90) noventa dias após a assinatura do contrato com a ordem de serviços deverão implantar todo o sistema de automação para melhor integração entre o poder público fiscalizador e a sociedade.

## **TITULO XXXIV**

### **DO ACESSO DOS PASSAGEIROS AOS ÔNIBUS**

**Art. 52.** O acesso dos passageiros aos ônibus é livre a todas as pessoas, sendo que a única exigência é o pagamento da tarifa em dinheiro brasileiro ou através de cartão magnético da empresa concessionaria do serviço.

- I.** Todas as empresas concessionárias deverão manter os cobradores em seus quadros de funcionários, cabendo a eles fazer a cobrança da tarifa, como também liberar a catraca aos passageiros.
- II.** O manuseio do elevador do ônibus poderá ser feito pelo cobrador ou pelo motorista, conforme a norma da empresa concessionaria.
- III.** Todos os passageiros que tiverem direito ao passe livre deverão se cadastrar na empresa concessionaria e pegar a 1º via do cartão magnético.
- IV.** É de responsabilidade da empresa concessionária emitir a 1º via do cartão magnético.
  - a)** A empresa concessionária não cobrará do passageiro pela emissão da 1º via do cartão magnético de acesso aos ônibus pela catraca eletrônica, exceto dos usuários do passe livre;
  - b)** A empresa concessionária cobrará do usuário a emissão da 2º via do cartão magnético, cujo valor será definido pelo órgão gestor do serviço.
  - c)** O cartão magnético que apresentar qualquer defeito sem que o usuário tenha causado o dano, caberá a empresa concessionária repor o cartão e os créditos se houver de forma gratuita.

**Art. 53.** A catraca eletrônica é o dispositivo que permitirá o acesso dos passageiros ao centro do ônibus após o pagamento da tarifa ou do uso do cartão.

- I.** A catraca eletrônica que, no decorrer do itinerário vier apresentar defeito de qualquer forma, deverá o motorista parar o veículo e acionar a garagem para que mande outro veículo legal da frota reserva.

## **DA INTEGRAÇÃO TEMPORAL**

**Art. 54.** A integração temporal só será permitida através do uso do cartão magnético.

- I.** O tempo de bloqueio será no máximo de duas horas.
- II.** Caberá à empresa concessionária estabelecer os locais em que serão fixadas as plataformas de integração temporal.
- III.** Caberá à empresa concessionária informar aos usuários onde estão localizadas as plataformas de integração temporal, sendo obrigatório o uso de todos os veículos de comunicação existentes na cidade.

**IV.** Estando instaladas as plataformas de integração temporal, as empresas concessionárias deverão comunicar ao órgão gestor do serviço para que a fiscalização possa ser feita em todo o sistema;

**Art. 55.** É de responsabilidade das empresas concessionárias fazer o cadastramento dos usuários do serviço sendo depois as informações repassadas ao órgão gestor do sistema.

## **TÍTULO XXXV**

### **DA FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DO CONTRATO, DO SERVIÇO E DA BILHETAGEM ELETRÔNICA.**

**Art. 56.** A secretaria de transporte, através do órgão gestor do sistema fará a fiscalização do serviço de transporte coletivo prestado pelas empresas concessionárias aos passageiros.

**Art. 57.** O órgão gestor do sistema deve dispor de todo o sistema eletrônico para que a fiscalização do serviço não seja prejudicada.

**Art. 58.** O órgão gestor do sistema deve investir em propagandas informativa em todas as mídias da cidade avisando aos condutores de veículos automotores particulares que não estacione seus veículos dentro das baías ou plataformas de embarque e desembarque dos passageiros, obrigando o ônibus a parar no meio da via.

**I.** O tempo da propaganda de conscientização feita pelo órgão gestor terá um prazo de (90) noventa dias, sendo que após este período os fiscais passarão a multar os condutores que estiverem com o veículo estacionado em local reservado somente aos ônibus para o embarque e o desembarque dos passageiros.

**II.** Nas vias onde houver os corredores exclusivos aos ônibus só será permitido o trânsito de viaturas policiais, ambulâncias e bombeiros.

**III.** Nas vias mais estreitas, onde houver estacionamento de veículos dos dois lados travando o ônibus a passar e seguir a viagem, a engenharia de tráfego do órgão gestor identificará em todo o município essas vias e implantará a mão veicular no sentido único preservando livre e priorizando o corredor do ônibus.

**IV.** Os fiscais do serviço de transporte coletivo legalmente identificados e com uniforme do órgão gestor, são livre para entrar nos terminais de integração das

- linhas e em qualquer ônibus para verificar o cuidado, ainda se há portas estragadas com dificuldade para abrir ou fechar; se há bancos soltos; se há vidros ou retrovisores com risco de soltar e cair, devendo o veículo encontrado com algum desses problemas seguir para a garagem, sendo a empresa notificada.
- V.** Durante a vistoria do fiscal no ônibus, o veículo deve seguir a viagem no itinerário da linha, sendo que, o veículo só seguirá para a garagem após o fiscal encontrar algum dos problemas do inciso IV e comunicar ao motorista do ônibus.
- VI.** Os fiscais a cada etapa da fiscalização deverão fazer um relatório e informar ao órgão gestor do sistema quais os problemas foram encontrados definindo a placa e o número do ônibus, para que a equipe de planejamento e avaliação do serviço possa notificar a empresa e cobrar as soluções cabíveis.
- VII.** A empresa que, no relatório dos fiscais do serviço, for encontrada na reincidência de qualquer desses erros encontrados previstos no inciso IV desta lei, será multa de acordo com as penalidades previstas no contrato.

## **TÍTULO XXXVI**

### **DAS PENALIDADES E DAS SANSÕES CABÍVEIS À EMPRESA CONCESSIONÁRIA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO:**

**Art. 59.** As penalidades e as sansões contratuais e administrativas a que se sujeitam as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo e a forma da aplicação das penalidades, serão regulamentadas pelo órgão gestor através de decreto do prefeito municipal.

## **TÍTULO XXXVII**

### **DO SUBSÍDIO DO DIESEL E DAS ISENÇÕES DOS TRIBUTOS MUNICIPAIS ÀS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS PARA A AMORTIZAÇÃO DA TARIFA.**

**Art. 60.** O poder público legislativo autoriza o poder executivo por decreto do prefeito municipal a conceder isenção de impostos sobre o diesel e taxas às empresas concessionárias para que, sob essa medida, a tarifa aos passageiros tenha sempre o menor preço.

- I.** O órgão gestor do serviço juntamente com a secretaria da fazenda irão definir os percentuais (%) dos impostos da isenção das empresas concessionárias, devendo ser observado o código de tributos municipal.

## **TÍTULO XXXVIII**

### **DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE.**

**Art. 61.** O prefeito municipal, cumprindo o que determina o parágrafo único do art. 192 da lei orgânica do município após esta lei entrar em vigor, em (60) dias irá nomear por decreto municipal todos os membros que irão compor o conselho municipal de transito e transporte que terá a seguinte composição.

- I.** 3 Representantes do Poder executivo;
- II.** 1 Representante do poder legislativo;
- III.** 1 representante do Comicidade;
- IV.** 1 representante do órgão gestor do sistema;
- V.** 2 representantes da sociedade civil (indicados pela entidade);
- VI.** 2 representantes das empresas concessionarias (indicados pela empresa);
- VII.** 1 representante dos usuários do serviço de transporte coletivo;
- VIII.** Três pessoas deverão estar na suplência;
- IX.** As normas e os critérios para as nomeações e a remuneração dos conselheiros serão definidos por decreto do prefeito municipal.
- X.** O prazo de duração do mandato do conselho é de (4) quatro anos, podendo os membros serem reeleitos somente uma vez.

## **TÍTULO XXXIX**

### **DO EDITAL DE LICITAÇÃO**

**Art. 62.** Todas as matérias contidas nesta lei devem constar no edital de licitação para a permissão ou a concessão do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros da cidade de Anápolis.

## **TÍTULO XL**

### **DO DIREITO DE IMPUGNAR ITENS DO EDITAL OU DE ANULAR A LICITAÇÃO**

**Art. 63.** Qualquer pessoa física ou jurídica é parte legítima para questionar supostas irregularidades no edital, e pedir a impugnação de itens ou total do edital, como também para propor a anulação da licitação.

- I.** O prazo para que qualquer pessoa possa pedir e impugnar qualquer item do edital é de (03) três dias, devendo apresentar o pedido ao presidente da licitação.
- II.** O prazo para que qualquer pessoa peça a anulação da licitação é de (05) cinco dias.
- III.** A pessoa física ou jurídica que vier a propor a anulação do certame licitatório, deve fazer ao promotor ou ao juiz devendo identificar-se, fazer a denúncia por escrito, com a fundamentação dos atos atacados apresentando todas as provas lícitas cabíveis previstas em lei.
- IV.** A anulação do certame licitatório, induz automaticamente à do contrato, retroagindo ao estado em que estava antes da licitação.
- V.** Sendo anulado a licitação e o contrato, a nova publicação do edital deve seguir o prazo determinado na lei federal nº 8.666/93, de licitações.
- VI.** A autoridade que presidir o certame licitatório ao receber a denúncia que foi protocolada com o pedido de impugnação de itens do edital ou de anulação da licitação deverá suspender imediatamente os trabalhos, comunicar via publicidade aos interessados, e, responder ao autor num prazo de (03) três dias a impugnação e de (05) cinco dias a anulação devendo observar o previsto no artigo 41, 49 § 1º, 2º, 3º, art. 59 todas da lei federal nº 8.666/93, de licitações.

## **TÍTULO XLI**

### **DO ENCERRAMENTO E DAS LEIS A SEREM REVOGADAS:**

**Art. 64.** Ficam revogadas as leis municipal nº 11 de 20/06/1953. Lei municipal nº 1628 de 28/12/1988. A lei municipal nº 2.554/1997. E a lei municipal nº 192 de 23 de dezembro de 2008, e todos os efeitos por ela produzidos.

**Art. 65.** Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação no diário oficial do município de Anápolis.

Anápolis em 18 de SETEMBRO de 2019

---

**Luzimar Silva**  
**VEREADOR/PMN**

## **JUSTIFICATIVAS –**

Partindo do pressuposto de que o transporte público de passageiros, se de qualidade, passará ter papel relevante e importante, tanto para a sociedade, quanto para as autoridades públicas, pois, além da diminuição de veículos nos leitos das vias públicas, que já se encontram saturadas, haverá considerável minimização da poluição ambiental.

Da forma como está sendo proposta, a futura lei irá beneficiar sobremaneira os atuais usuários do serviço público de transporte coletivo de passageiros e, certamente, atrairá novos usuários, pois, as novas modalidades de serviço de transporte de passageiros, que será colocado à disposição dos integrantes dos cidadãos anapolinos, além da qualidade do transporte, a ser ofertada ao público, as tarifas, também, em razão da futura concorrência, será, inexoravelmente, muito mais acessível.

Ademais, como do conhecimento público, o transporte coletivo de passageiros é, inquestionavelmente, o método mais inteligente e razoável, vez que não é racional o que se vê ou o que se constata atualmente, ou seja, um veículo automotor de quatro rodas transportando, em regra, apenas um único passageiro, quando, todo e qualquer veículo, acomoda cinco passageiros. Hoje, o que se constata, a todo instante, é, como já se disse alhures, a existência do passageiro isolado, mas ocupando espaço de mais quatro. Assim, esta lei prioriza o transporte coletivo, acima do transporte individual.

A futura lei, ao instituir nova modalidade de transporte de passageiros, vai, certamente, democratizar o serviço público de transporte coletivo de passageiros nesta Cidade, vez que, com a participação de mais prestadores de tal serviço, a qualidade será, obviamente, a cada dia, melhor, além de se ter uma tarifa, em razão da concorrência, mais ao alcance do público usuários. E, o Planeta Terra irá agradecer a redução da poluição do meio ambiente, pelo fato inerente à redução da frota urbana. A satisfação dos usuários no entanto, será a sua liberdade de escolha. Em qual sistema o passageiro quer ir e vir. Quanto ao aspecto constitucional e infraconstitucional, a concorrência é, além de permitida, sempre salutar, pois só aqueles, que apresentar um transporte de qualidade e a preço acessível e razoável, irá conquistar a clientela de usuários do transporte coletivo de passageiros. E, ainda, atrair novos usuários, dada a facilidade e a diversificação dos meios de transporte.

No que pertine à autonomia político-administrativa do Município de Anápolis, esta autonomia é assegurada pelo art. 18 da atual Constituição Federal, consoante o termos infra descritos:

**“A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o**

**Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição”.**

É cediço, indelevelmente, na doutrina pátria, além do explicitado na Carta Magna, consoante infra demonstrado, que os municípios são competentes para regulamentar, por inteiro os serviços públicos urbanos:

**“Art. 30. Compete aos Municípios:**

**I - legislar sobre assuntos de interesse local;**

**V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído os de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.**  
Destaque nosso.

Portanto, sendo o transporte coletivo urbano de passageiros, exclusivamente, municipal, conclui-se que a regulamentação de tal serviço enquadra-se dentro do serviço de interesse local, devendo, portanto, o mesmo ficar sob a responsabilidade do município.

A matéria pertinente ao serviço público urbano de transporte coletivo de passageiros deve ser regulada por lei municipal, na conformidade do art. 175 da vigente Constituição Federal infra transcrito:

**“Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou de permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.**

**Parágrafo único. A lei disporá sobre:**

**I – o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;**

**II – os direitos dos usuários;**

**III – a política tarifária;**

**IV – a obrigação de manter serviço adequado”.**

Como, *ut supra* demonstrado, o serviço público de transporte coletivo de passageiros está inserido no contexto dos serviços públicos, que podem ser concedidos a terceiros, que poderão realizá-los em regime de concorrência. Fato este, como já se disse alhures, será, obviamente, muito salutar, pois, os concorrentes, no afã de conquistar a clientela de usuários de tal serviço público, terá, sempre em vista, a qualidade do transporte e o preço acessível.

A competência da Câmara Municipal de Anápolis, para legislar sobre a matéria em tela – serviço público de transporte coletivo -, segundo os preceptivos legais da Lei Orgânica do Município de Anápolis, infra descritos, é inquestionável:

**“Art. 11. Cabe privativamente ao Município, dentre outras as seguintes atribuições:**

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

**“Art. 20. Cabe a Câmara, com a sanção do Prefeito, dispor sobre matéria de competência do Município e especialmente:**

**I – legislar sobre assuntos de interesse local, inclusive suplementando a legislação federal e estadual;**

**VI – autorizar a concessão de serviços públicos (...”).**

A presente lei cuida da concessão de serviço público de transporte coletivo de passageiros, portanto, tratando, como de fato, como se trata de serviço público, destarte, segundo o inserto no art. 47 da Lei Orgânica Municipal, infra descrito, a matéria em questão deve ser regida por lei complementar:

**“As leis complementares exigem, para sua aprovação, o voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. São leis complementares, as concernentes às seguintes matérias:**

**VII – concessão de serviço público”.** Destaque nosso.

E, ainda a constituição estadual no art. 135 parágrafo 3º não permite o monopólio em setores vitais da economia, e o abuso do poder econômico, buscando com isso, uma melhor qualidade de vida para comunidade Anapolina:

**“O município não permitirá o monopólio de setores vitais da economia e reprimirá o abuso do poder econômico que vise a dominação dos mercados, a eliminação da concorrência e o aumento arbitrário dos lucros”.** Destaque nosso.

Destarte, ao proporcionar a abertura, no que tange a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros a terceiros, o Município de Anápolis, além de democratizar a prestação de tal serviço, está, certamente, abrindo oportunidade de um serviço de mais qualidade em razão da concorrência que passará a existir.

Com a concorrência entre os futuros prestadores do serviço público de transporte coletivo de passageiros, o Município de Anápolis estará atendendo o disposto no art. 216 da Lei Orgânica, que trata da comodidade, conforto e bem estar dos usuários, consoante o infra descrito:

**“Ao Município caberá a organização e regulamentação dos transportes coletivos, como auxiliar do Estado, procurando atender aos requisitos básicos de comodidade, conforto e bem estar dos usuários”.** Destaque nosso.

Em concluindo, considerando a data da lei – 1953 -, ora em vigor, que regulamenta o transporte coletivo de passageiros em Anápolis, e o advento da atual e vigente Constituição Federal, da Lei nº. 8.666/93 e da Lei nº 8.987/95, da lei nº

12.587/12 que estabelecem novas regras para a concessão do serviço público de transporte coletivo, o qual possui caráter essencial, o presente projeto de lei complementar, além de possível e adequado, é oportuno, pois, como já se disse alhures, com ganho de qualidade do serviço em tela, em razão da concorrência, ora inexistente, o usuário será, óbvia e certamente, o maior beneficiário.

Anápolis em 18 de SETEMBRO de 2019

---

**Luzimar Silva**  
**VEREADOR/PMN**