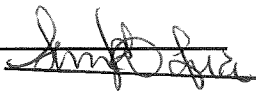


21 JUN 2023

Assinatura: 

Pirai, 20 de junho de 2023.

MENSAGEM Nº 025/2023

C. M. P. - Pirai - RJ

Processo nº 1358

Rubrica Assinatura Fls. 02

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores,

Encaminho em anexo o presente Projeto de Lei, onde o Executivo Municipal busca autorização legislativa para alterar a Lei nº 984 de 15 de dezembro de 2009 e a Lei nº 745 de 07 de junho de 2004 – que “Dispõe sobre o transporte urbano e o trânsito municipal”, e disciplinar o auxílio Tarifário ao Transporte Público Coletivo e dar outras providências, conforme abaixo se alinha.

Segue juntamente com esta Mensagem Excelência, para exame dessa Egrégia Câmara Municipal, o Projeto de Lei que Fixa a Nova Política Tarifária constante no Capítulo V da Lei Municipal nº 745 de 07 de junho de 2004, revogando-se os artigos 13º, 14º e 15º da mencionada Lei, e autoriza o subsídio no sistema de transporte coletivo de passageiros no município.

O transporte público é um dos maiores desafios para as administrações municipais: busca-se compatibilizar as necessidades de deslocamentos da população, os custos de realização dos serviços, a capacidade de pagamento da tarifa por parte dos usuários e o controle público sobre a prestação adequada dos serviços de transporte.

Como um serviço de interesse coletivo, o transporte público coletivo é essencial ao funcionamento da sociedade: é ele que permite que as pessoas acessem locais de trabalho, equipamentos sociais e de lazer, oportunidades de consumo, serviços de saúde, dentre outros. O transporte coletivo viabiliza o crescimento das cidades, organizando e condicionando a ocupação dos espaços urbanos e o uso do solo, através da articulação entre as atividades desenvolvidas nos diferentes locais.

Trata-se de serviço público essencial, que deve atender as necessidades sociais e dar suporte as atividades econômicas. Torna-se, portanto, merecedor de tratamento prioritário, ou seja, no sentido econômico-financeiro.

“O transporte é a produção de encontros de bens e pessoas, é, portanto, um ato social e como tal deve ser administrado.”

O momento em que se encontra o sistema de transporte no Brasil requer do poder público maior criatividade e empenho na otimização dos recursos disponíveis, para busca de soluções às múltiplas questões que afetam o setor transporte.

O sistema de transporte de Pirai, tem seu principal desejo de deslocamento a área central da cidade. Uma alta porcentagem dos empregos e grande parte das oportunidades de consumo de bens e serviços estão localizadas no centro ou ao longo dos eixos viários radiais que fazem a ligação do centro com as áreas residenciais.

Isto acarreta:

- ✓ Grande superposição de itinerários, com pequenas variações, apenas nos bairros, nas pontas de linhas, com efetivo prejuízo operacional.
- ✓ Grande incidência de variações e atendimentos especiais nas linhas operadas, prejudicando a frequência e aos desejos de deslocamento dos usuários.
- ✓ O que obrigatoriamente, o município na nova conceituação, deve aumentar a atratividade do sistema, bem como um conjunto de novas diretrizes, como:
 - ✓ O desenho de itinerários mais diretos em direção à região central e às áreas empresariais do município, que são as regiões que atraem e geram maior número de viagens no município e o principal desejo de colocação da população usuária:
 - Eliminar percursos desnecessários
 - Eliminar pontos de retardamento
 - Evitar superposição de serviços
 - Proporcionar, quando possível, tratamento preferencial ao transporte coletivo.
 - Proporcionar perfeitas condições de acesso e de transferência para outras modalidades.
 - Implantar novas tecnologias, com o objetivo de envolver a população usuária.

Considerando o Art. 175 da CF:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou 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 - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Para que isto possa ocorrer, em pleno atendimento a Lei Federal 8.987/95, incumbe ao poder concedente "regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação" (art. 29, I), cabendo-lhe ainda "aplicar as penalidades regulamentares e contratuais" (art. 29, II), "intervir na prestação dos serviços" (inciso III), "extinguir a concessão" (inciso IV), "cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão" (inciso VI) e "zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários" (inciso VII), dentre outros poderes.

E ainda discrimina os direitos e deveres dos usuários, entre os quais o de "receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos" (art. 7º, II), "levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento" (art. 7º, IV) e de "comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária" (art. 7º, V).

E também a Lei de Mobilidade nº 12.597/12, em especial nos artigos 9º, 10, 11 e 12, que definem:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **defícit** 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, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato *[assinatura]*

administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

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

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Portanto, Observadas as peculiaridades de cada serviço público, é facultado ao poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, subsídios complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto nos artigos propostos nas alterações propostas na Lei Municipal de Nº 745 de 07 de junho de 2004, Lei Municipal de Nº 984 de 15 de dezembro de 2009, Lei Municipal Nº 1.264 de 27 de dezembro de 2016, o art. 6º da Lei 8.987/97 e do art. 9º da Lei 12.587/12.

Importante ressaltar que o contrato de concessão de transporte coletivo estabelece a garantia de revisão das tarifas quando há alteração dos custos inerentes a prestação do serviço. Da mesma forma a Lei Federal de Nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que ***"Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências"***.

Tudo isso se harmoniza com as regras de política tarifária previstas no Capítulo IV da Lei Federal nº 8.987, de 13 de março de 1995, que "Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.", assim como em seu §1º do art. 6º que estabelece a necessidade de promover-se a modicidade das tarifas como forma de garantir o acesso universal ao serviço.

O art. 9º, §§ 3º e 5º a Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, possibilita ao município fixar o preço da tarifa em valor inferior aos custos do serviço, desde que proporcione ao concessionário, formas de garantia do equilíbrio contratual, assim como o usuário tem o direito que as tarifas cobradas sejam as mais módicas possíveis.

Neste sentido, visamos a continuidade do serviço a preços compatíveis com a realidade econômica local e garantia da universalização do transporte coletivo, meta que, segundo o art. 21, IV da Lei 12.587/12, deve ser buscado pelo Poder Público em todos os níveis.

Quanto as alterações propostas, em especial no "Capítulo V" da Lei Municipal de Nº 745 de 07 de junho de 2004, no "Capítulo XII" e no "Capítulo XV" da Lei Municipal de Nº 984 de 15 de dezembro de 2009, Lei Municipal de Nº 1.264 de 27 de dezembro de 2016, justifica-se:

A Lei Municipal Nº 745 de 07 de junho de 2004 e Lei Municipal de Nº 984 de 15 de dezembro de 2009, anteriores a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, trouxeram inovações, que precisam ser atualizadas na legislação municipal, atualmente em vigência.

A Lei Municipal Nº 745 de 07 de junho de 2004, norma que foi expedida para balizar a elaboração do edital, seus anexos e a minuta do contrato de concessão que regerão a concorrência pública destinada à outorga dos serviços, a regulamentação dos serviços de transportes e suas penalidades.

Entretanto, a lei precisa urgentemente ser atualizada, para que não contrarie dispositivos frontalmente contrários às Leis Federais 12.587/2012 (Diretrizes de Mobilidade Urbana), 8.666/93 (Estatuto de Licitações) e 8.987/95 (Lei de Concessões).

As mencionadas leis federais de regência portam normas gerais sobre licitações e contratos. Sua obediência é obrigatória para os entes municipais. Não sendo assim, **poderá haver declaração de nulidade dos atos administrativos a elas opostos ou delas divergentes.**

Diante desta realidade e em atenção ao disposto no artigo 22, inciso XXVII, da CF - que atribui competência unicamente à União para emitir normas gerais sobre licitações e contratos administrativos -, ela editou as Leis Federais 8.666/93, 8.987/95 e 12.587/2012, leis nacionais que estabelecem as precitadas normas gerais sobre licitação, concessão, permissão e contratos administrativos.

De seu lado, a Lei Federal nº 12.587/2012, prevê em seu artigo 9º, que trata do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo, que a existência de déficit tarifário – cujas causas principais costuma residir na insuficiência do quantum dos reajustes e na amplitude de gratuidades no sistema – poderá/deverá ser subsidiada pelo Erário municipal, ou seja, com recursos do Poder Concedente (art. 9º, §5º), isto sem descartar o repasse óbvio da queda de receitas provocada pelas gratuidades para o preço das tarifas dos usuários pagantes.

A Lei Federal 12.587/12, como descrito acima, não só prevê, como definem o regime econômico e financeiro da concessão, de receitas alternativas, subsídios complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas.

Não menos importante e apenas meramente com o intuito de colaboração com o Nobre Órgão Legislativo, informamos a necessidade de observação desta Casa de Leis da necessidade prévia da ciência e manifestação da competente Comissão Permanente de Finanças e Orçamento diante da relevância do tema exposto no presente Projeto.

Destaco por fim a necessidade de observância no cumprimento das determinações expedidas pelo TCE-RJ, através do processo nº 238.619/18, onde aponta as necessidades de adequação e ajustes a serem implantados.

Assim, mediante a tudo apresentado, encaminhamos a minuta em apreço, para tramitação em **REGIME DE URGÊNCIA ESPECIAL**, na forma do artigo 118, 140, V e 145 todos do Regimento Interno desta digna Casa Legislativa, contando com a apreciação e consequente aprovação do Projeto de Lei, sendo que aproveitamos o ensejo para renovar nossos votos e protestos de elevada estima e distinta consideração.

Em função das razões alinhadas nesta Mensagem e contando com a colaboração que sempre nos ofertou o Augusto Poder Legislativo, aguardamos aprovação do presente Projeto, a fim de que nós, todos juntos, continuemos a trabalhar para o crescimento econômico e social de nosso Município, auxiliando e fortalecendo as Instituições que nos prestigiam no desenvolvimento social nas esferas de suas competências.

Atenciosamente,



RICARDO CAMPOS PASSOS

Prefeito Municipal

A Sua Excelência o Senhor

MARIO HERMÍNIO DA SILVA CARVALHO

Presidente da Câmara Municipal de Pirai

PIRAÍ – RJ.

PROJETO DE LEI Nº 39 /2023

EMENTA: “Altera a Lei nº 984 de 15 de dezembro de 2009 e a Lei nº 745 de 07 de junho de 2004 – que “Dispõe sobre o transporte urbano e o trânsito municipal”, e disciplina o auxílio Tarifário ao Transporte Público Coletivo e dá outras providências”.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE PIRAI**, ESTADO DO RIO DE JANEIRO, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º - Fixa a Nova Política Tarifária constante no Capítulo V da Lei Municipal nº 745 de 07 de junho de 2004, revogando-se os artigos 13º, 14º e 15º da mencionada Lei.

Art. 2º - Obedecido o disposto no artigo 163 da Lei Orgânica do Município, o serviço será remunerado por tarifa fixada pelo Prefeito Municipal.

Art. 3º- A tarifa é o preço cobrado do usuário pela utilização efetiva de um serviço público e será fixada pelo poder concedente de conformidade com os critérios técnicos por ele definidos, tendo em conta os preços e índices mínimos e máximos previstos no edital e seus anexos.

§ 1º - É dever do poder concedente garantir às concessionárias dos serviços, o pagamento dos valores definidos em suas propostas vencedoras e a sua preservação, observando as regras de reajuste e revisão previstas no edital, no art. 163 da Lei Orgânica e nas Leis 8.987/95 e 12.587/12 e nesta Lei.

§ 2º - Na fixação da tarifa o Prefeito Municipal levará em conta as fórmulas de remuneração definidas no vínculo jurídico celebrado com a concessionária e as regras definidas no edital de licitação.

§ 3º - Na fixação dos preços e índices mínimos e máximos a que se refere o caput deste artigo, adotar-se-á critério justo, que viabilize a execução dos serviços em padrões eficientes e acessíveis aos usuários, observada, contudo, a necessidade de que o valor da tarifa remunere o capital investido pela concessionária e os seus custos operacionais e despesas com pessoal, com vistas à manutenção e ao eventual restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 4º - Para os fins a que alude o parágrafo anterior, sem prejuízo da reposição dos custos operacionais e das despesas com pessoal, considerar-se-á justa a remuneração do capital que atenda:

- I - ao custo efetivo e atualizado do investimento;
- II - aos encargos financeiros da empresa, considerando, inclusive, a atualização monetária e cambial;
- III - à depreciação e remuneração das instalações, equipamentos e almoxarifado;
- IV - à amortização do capital;
- V - ao pagamento de tributos e despesas previstas ou autorizadas pela lei ou pelo contrato;
- VI - às reservas para atualização e expansão do serviço;
- VII - ao lucro da empresa.

Art. 4º - A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior, prevalecendo, após a divulgação do edital e a assinatura do contrato de concessão, o valor e os critérios neles estabelecidos.

§ 1º - A revisão e o reajuste das tarifas cujos mecanismos serão previstos nos editais de licitação e nos instrumentos de concessão, terão por objetivo assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

§ 2º - Em havendo alteração unilateral do contrato, por iniciativa do poder concedente que afete o seu equilíbrio econômico-financeiro, deverá este ser restabelecido, concomitantemente à alteração.

Art. 5º - Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considerar-se-á mantido seu equilíbrio econômico-financeiro, ressalvados os casos de emergência, caso fortuito ou força maior, previstos em Lei e no contrato.

Art. 6º- Observadas as peculiaridades, é facultado ao poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias, subsídios ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 6º da Lei Federal nº 8.987/1995, no art. 9º e 14 da Lei Federal nº 12.587/2012 e seguintes desta Lei.

§ 1º - Caso o Poder Público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias ou setores.

§ 2º - Compete à concessionária a organização e a exploração de sistemas de passes, bilhetes, fichas e outros meios de pagamento de viagens, tais como vale-transporte, passes escolares e outros, podendo padronizá-los através de bilhetes magnéticos ou outros meios de coleta automática.

§ 3º - fontes de receitas para o custeio, subsídio ou auxílio financeiro ao sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Pirai, a ser incorporado no Fundo Municipal de Transportes, definido no artigo 24 da Lei Municipal de nº 745 de 07 de junho de 2004 e no "Capítulo XII e XV" da Lei Municipal de Nº 984 de 15 de dezembro de 2009:

- I - as taxas de administração previstas nesta lei;
- II - as penalidades pecuniárias impostas a operadores privados;
- III - a remuneração pelos serviços que prestar, cobrados de usuários e fixados pelo Prefeito Municipal;
- IV - dotação orçamentária do Município ou de recursos oriundos de doações;
- V - transferências da iniciativa privada, referente a instituições de transportes;
- VI - receitas eventuais, receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

- VII - receitas de multas de trânsito, estabelecida pelo Artigo 260, da Lei Federal 9.503, de 23 de setembro de 1999;
- VIII - os recursos de natureza orçamentária ou extraorçamentária que lhe forem destinados pelos governos federal, estadual ou municipal;
- IX - os recursos com a publicidade através de aplicativos, na prestação de serviços de transporte de passageiros, fretamento, serviços especiais, carga/descarga e encomendas;
- X - taxas pela prestação de serviços de transporte por aplicativo;
- XI - os recursos com a publicidade nos coletivos, no sistema viário, pontos de embarque/desembarque, rodoviárias, estações, terminais e corredores de transportes;
- XII - os recursos com a publicidade no sistema de sinalização horizontal, vertical e semafórica;
- XIII - estacionamento rotativo;
- XIV - parque de estocagem;
- XV - áreas de estacionamentos;
- XVI - superávit das receitas auferidas junto à Estação Rodoviária;
- XVII - receitas oriundas de concessões de serviços públicos, através de pagamentos de outorga;
- XVIII - IPVA;
- XIX - praças de pedágios;
- XX - prestação de serviços efetuados pela Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, tais como:
- a) Desvios de tráfego;
 - b) Obras;
 - c) Sinalização de áreas especiais e/ou particulares;
- XXI - juros bancários e rendas de capital, provenientes da imobilização ou aplicações do Fundo Municipal de Transportes."
- § 4º** - Fica autorizada a realização de aditivos ao contrato de exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros, para introdução dos novos procedimentos e para que

se normatize a forma de pagamento e seus reajustes em respeito ao equilíbrio econômico-financeiro.

§ 5º - Fica autorizada a compatibilização com o Plano Plurianual - PPA e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO, através da inserção da dotação orçamentária, para fins de cumprimento da presente Lei;

§ 6º - O limite máximo da despesa com a contribuição financeira será fixado anualmente na lei orçamentária do município;

Art. 7º - As tarifas poderão ser diferenciadas, a critério do poder concedente, para atenderem às características técnicas e aos custos específicos provenientes do atendimento de áreas específicas ou aos distintos segmentos de usuários.

Art. 8º - A concessionária do Sistema de Transporte Coletivo será remunerada:

I – pela receita tarifária direta e indiretamente arrecadada;

II – por receitas adicionais, geradas por projetos e serviços associados e por outras fontes alternativas, complementares, subsídios complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto na Lei Orgânica Municipal, em seu artigo 163, o art. 6º da Lei 8.987/97 e do art. 9º e 14 da Lei 12.587/12

Art. 9º – Serão admitidos subsídios e /ou auxílio financeiro, nos termos da Lei Federal nº 8.987/95 e 12.587/12”.

§ 1º – Observadas as peculiaridades de cada serviço público, é facultado ao poder concedente prever, em favor das concessionárias, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, subsídios complementares e /ou auxílio financeiro, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto nos artigos 1º, 2º, 3º, 4º, e 5º desta Lei, art. 163da Lei Orgânica Municipal e o art. 6º da Lei 8.987/97 e do art. 9º e 14 da Lei 12.587/12.

§ 2º – Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços.

§ 3º – As tarifas poderão ser diferenciadas, a critério do poder concedente, para atenderem às características técnicas e aos custos específicos provenientes do atendimento de áreas específicas ou aos distintos segmentos de usuários.

Art. 10º - Fica autorizado a implantação do Programa de Inclusão Social do Transporte Coletivo, denominado “Pirai Social”, com o objetivo de criar subsídios para os usuários do Sistema de Transporte do Município.

Art. 11º - A Prefeitura Municipal de Pirai, concederá auxílio financeiro ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município, através de receitas extra tarifárias, receitas alternativas, de créditos adicionais especiais e suplementares, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços, de modo a compor as receitas de equilíbrio financeiro das permissões em vigor, com o objetivo de plena modicidade tarifária, e a redução do preço pago pelos usuários do Sistema.

Art. 12º - A cada exercício orçamentário o Poder Executivo, na fixação da contribuição financeira, observará os seguintes critérios:

I – a contribuição financeira será fixada por passageiro transportado, de acordo com os controles de demanda de passageiros exercidos pelo município, através do sistema de Bilhetagem Eletrônica Sistema de automação do processo de controle da oferta e demanda, para fins de gestão da repartição das receitas na proporção dos custos apurados mensalmente pelo município.

II – O limite máximo da despesa com a contribuição financeira será fixado anualmente na lei orçamentária do município.

Art. 13º - No âmbito do Município é gratuito o transporte de pessoas:

§ 1º - Idosos assim entendidos com idade superior a 65 (sessenta e cinco) anos;

§ 2º - Os portadores de deficiência física ou mental e seu acompanhante, quando for o caso, ficam isentos do pagamento de passagens nos coletivos das empresas concessionárias que atendem ao transporte público no Município.

I - A Secretaria Municipal de Promoção Social expedirá carteira de deficiência física ou mental ao pretendente que assim a requerer ou solicitar, na qual constará o prazo de validade e a fotografia do beneficiário, além de outras anotações que se fizerem necessárias ao documento.

II - Para obtenção de cédula de identidade referida no artigo precedente, o postulante será examinado pela Secretaria Municipal de Saúde do Município, que atestará sua condição de deficiente, objetivando a que o mesmo, pela deficiência, possa usufruir do benefício contido nesta Lei, ressaltando, quando for o caso, que o deficiente necessita, constantemente, de acompanhante, ao qual também será concedida a gratuidade de transporte estabelecida no paragrafo 2º deste artigo.

Art. 14º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 80 (oitenta) dias contados da data de sua publicação, prorrogável por igual período.

Art. 15º - Revogam-se as disposições em contrário da Lei Municipal de nº 745 de 07 de junho de 2004 e da Lei Municipal de Nº 984 de 15 de dezembro de 2009.

Art. 16º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.


Ricardo Campos Passos

Prefeito Municipal