Protocolado em: PLC - 2/2020 13/04/2020 11:09	DISPONIBILIZADO NO EXPEDIENTE DA SESSÃO DE: 14/Abril/2020	Comissões: CCJL, CDUTH 14/04/2020

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Senhor Presidente,
Senhoras Vereadoras e Senhores Vereadores,

O presente Projeto de Lei Complementar tem como objetivo inicial atualizar a legislação municipal de transporte coletivo urbano de passageiros do município de Caxias do Sul - RS.

Tal medida se faz necessária pois a legislação municipal original que trata do tema data do longínquo ano de 1957, momento no qual a tecnologia embarcada nos coletivos era inexistente, sem mencionar que a aglomeração urbana e as regiões atendidas (sede e distritos) eram infinitamente menores.

À época não se cogitava a existência de regiões metropolitanas, onde fosse possível realizar a integração dos transportes coletivos urbanos das cidades adjacentes, favorecendo o usuário, seja através da facilidade de locomoção, seja através da diminuição de custos.

Não era previsível, há seis décadas, quando da aprovação da legislação atual do transporte coletivo, a necessidade de um planejamento de mobilidade urbana, possibilitando uma visão de longo prazo e priorizando o coletivo sobre o individual.

Da mesma forma se faz necessário atualizar a legislação municipal para que esta não fique divergente da lei 12.587/12, conhecida nacionalmente como Lei da Mobilidade Urbana.

Outros municípios já realizaram essa revisão e consequente atualizaçao da legislação de mobilidade, o caso mais emblemático é o da cidade de Curitiba - PR, modelo de eficiência quando se trata de transporte coletivo urbano e que adequou sua legislação ainda no ano de 2008. Importante mencionar que a legislação da cidade de Curitiba serviu como base para a lei 12.587/12.

Destaca-se no texto apresentado, a previsão de que até 2025 a contratada deverá utilizar em sua frota, pelo menos 30% (trinta por cento) de ônibus elétricos, contribuindo para o bem estar da população e também para com o direito de todos de possuir um meio ambiente ecologicamente equilibrado e livre de poluentes. Tal exigência segue a tendência mundial de utilização de combustíveis limpos em detrimento da já obsoleta utilização do combustível fóssil, o qual, já se sabe, através de pesquisas cientificas, está se esgotando.

Outra alteração significativa diz respeito aos prazos de contratação, os quais foram modificados, dos atuais 10 (dez) anos para 15 (quinze) anos de concessão, o que possibilita à concessionária realizar maiores investimentos. Ainda, há a possibilidade da fixação da concessão pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, quando ocorrer elevados investimentos em bens reversíveis ao município.

A possibilidade de que se possa estender o prazo, desde que os bens sejam revertidos ao município ao final do contrato, é uma ideia interessante, pois garagens, oficinas, pátio de estacionamentos, bem como outros bens utilizados na prestação do serviço não encontram facilidades no Plano Diretor para mudanças de local a cada nova concessão.

Desta forma, existindo previsão na legislação, caberá ao município prever no edital e posteriormente no contrato de concessão, sobre o direito de reversão destes e outros equipamentos empregados na operação do serviço.

A reversão pressupõe que, terminado o prazo contratual o município recebe os referidos bens sem ônus, ou seja, considerando a composição da tarifa, estes bens reverterão ao município ao término do contrato ou em casos de suspensão dos serviços do concessionário. Esta forma possibilita ao município que, em caso de ausência de interesse privado, possa dar continuidade a este serviço público essencial.

Ou seja, a novel legislação dá a possibilidade de que o município possa integrar o transporte coletivo urbano com as cidades circunvizinhas, utilizando combustível limpo e prevê que a concessionária construa uma estrutura que possa, ao final da concessão, ser incorporada ao patrimônio do município e futuramente utilizada por outra concessionária, ou pelo próprio município se não houver interesse privado, diminuindo os custos operacionais desta e consequentemente a redução da passagem para a população.

Outro ponto de bastante relevância e que acompanha a tendência internacional, assim como recentes exemplos nacionais, é que 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 9307/96.

Caxias do Sul, 9 de abril de 2020; 145º da Colonização e 130º da Emancipação Política.

PAULA IORIS

Líder Bancada - PSDB

ADILÓ DIDOMENICO

TATIANE FRIZZO

"Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas"

Vereador - PSDB **Vereadora - PSDB**

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR nº 2/2020

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

Dispõe sobre o transporte coletivo urbano de passageiros do município de Caxias do Sul - RS.

CAPÍTULO I
DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUA COMPETÊNCIA

Art. 1º O transporte coletivo urbano de passageiros é um serviço público do município e será explorado diretamente por ele ou mediante concessão.

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

Parágrafo único. O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação específica.

Art. 3º Compete à SMTTM - Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade, a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte coletivo de passageiros do Município de Caxias do Sul - RS, e em acordo com o regulamentado nesta lei, em especial seu art. 12.

§ 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 Através de instrumento legal próprio, as atribuições da SMTTM poderão ter abrangência metropolitana.

CAPÍTULO II
DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 4º O Transporte Coletivo de Passageiros 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 - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

V - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

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

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

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

XI - estímulo à utilização de veículos elétricos.

Parágrafo único. A região cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros.

Art. 5º No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a Administração Pública poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira.

CAPÍTULO III
DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 6º A Administração Pública poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, 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;

II - a outorga de permissões, será de caráter excepcional e somente à pessoa jurídica, em condições diferenciadas do Sistema ou linhas objeto de regular concessão, para o teste de novas linhas e modais de transporte, ou em situações emergenciais, sempre por prazo certo, que não poderá ser superior a um ano;

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

Art. 7º Os serviços delegados somente poderão ser executados por empresas contratadas pela SMTTM.

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 federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, 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, e ainda o seguinte:

I – no procedimento licitatório de que trata o parágrafo acima, o Poder Público poderá conjugar áreas locais e áreas estruturais para efeitos de outorga da concessão;

II - no julgamento de cada licitação, deverão ser aplicadas, dentre os critérios estabelecidos no art. 15 da Lei Federal no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e sua alterações, o julgamento combinando a demonstração, pelos licitantes, da melhor técnica e de menos custo quilométrico, visando à busca da menor tarifa possível, mediante fixação de margem de lucratividade, nos termos dessa lei.

Art. 8º É vedada a subconcessão dos serviços contratados.

Art. 9º A contratada poderá transferir o contrato e o seu controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência prévia do poder concedente, sob pena de caducidade do contrato.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o *caput* deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária necessárias à assunção do serviço;

II - comprometer-se formalmente a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 10 As empresas contratadas devem cadastrar, na SMTTM, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do respectivo registro público de empresas, quaisquer alterações societárias.

Art. 11 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 IV
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 12 Na forma do art. 3º da presente lei, constituem atribuições da SMTTM:

I - fixar itinerários e pontos de parada, as quais deverão respeitar o distanciamento mínimo de 150 (cento e cinquenta) metros de raio, entre um e outro ponto de parada;

II - fixar horários, freqüência, 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;

VI - contratar as empresas que executarão o serviço de transporte;

VII - gerenciar e controlar o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;

VIII - estabelecer intercâmbio com entidades técnicas;

IX - estabelecer a planilha de custos;

X - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;

XI - cadastrar, controlar e estabelecer normas de pessoal das empresas operadoras;

XII - vistoriar os ônibus, garagens, instalações e demais veículos das empresas contratadas;

XIII - fixar e aplicar penalidades;

XIV - promover periodicamente auditorias nas empresas contratadas;

XV - estabelecer as normas de operação;

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

XVII - proceder aos cadastramentos que entender necessários;

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

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

XX - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único. Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, a SMTTM - Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade poderá contratar serviços especializados, mediante prévio procedimento licitatório.

Art. 13 Constitui obrigação dos contratados, concessionários e permissionários, 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 - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;

VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público 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;

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

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

X - garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a segurar 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 operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 14 A Administração Pública, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

§ 1º. Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo 2º deste artigo;

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

§ 2º Os prazos da concessão original poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

§ 3º Todos os dados e parâmetros dos respectivos incisos deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, através das páginas da internet da URBS e da Prefeitura e de outros veículos de comunicação.

CAPÍTULO V
DOS CONTRATOS

Art. 15 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, bem como as a seguir arroladas:

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 dos operadores, 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 - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

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

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

XIII - a obrigação da contratada de utilizar para a prestação do serviço, até o ano de 2025, pelo menos 30% (trinta por cento) de veículos elétricos;

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

XV - 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;

XVI - 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 9307/96.

Art. 16 Incumbe à contratada a execução do serviço delegado, 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 atenue 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 VI
DAS PENALIDADES E EXTINÇÃO CONTRATUAIS

Art. 17 Extingue-se o contrato 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.

Parágrafo único. Extinto o contrato, retornam à Administração Pública todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à contratada, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

Art. 18 Às contratadas não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

Parágrafo único. 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.

Art. 19 Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na 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;

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

Art. 20 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 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - intervenção, no caso de concessão;

V - rescisão do contrato.

Art. 21 A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida delegação ou autorização da SMTTM, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções regulamentadas pela Administração Pública.

Art. 22 Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

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

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

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

Art. 23 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 todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 24 Cessada a intervenção, se não for extinto o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO VII
DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DAS CONTRATADAS

Art. 25 Os serviços de transporte coletivo deverão ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessárias para manutenção do Sistema e garantam os padrões de qualidade exigidos pela SMTTM.

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

Art. 26 A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta da SMTTM e, após ouvido o Conselho Municipal de Transito e Transportes.

Parágrafo único. No caso de receita pública e remuneração por quilômetro rodado, a SMTTM estabelecerá o modo e a forma de recolhimento das quantias arrecadadas pelas empresas contratadas, 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 às operadoras em um prazo máximo de 10 (dez) dias.

Art. 27 A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica 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 de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

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

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

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

VI - custos tributários.

Art. 28 As isenções e as reduções tarifárias de procedência municipal serão objeto de legislação específica, com clareza na indicação dos recursos, como forma de compensação dos respectivos custos.

Art. 29 Os serviços eventuais requisitados pela SMTTM serão remunerados de acordo com seus custos.

CAPÍTULO VIII
CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - CMTT

Art. 30 A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo é assegurada pelo Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, cuja instituição e funcionamento é fixado pela Lei Municipal 4.735 de 03 de novembro de 1997.

CAPÍTULO IX
DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 31 São direitos do usuário do transporte coletivo:

I - receber o serviço adequado;

II - ser conduzido com segurança e urbanidade;

III - ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários, bem como pelos funcionários 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 limpeza;

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

VII - ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;

VIII - ter serviço a sua disposição no mínimo, em média, a 500 metros do respectivo local de origem.

Art. 32 São deveres do usuário:

I - contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;

II - portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

III - pagar a tarifa devida corretamente;

IV - identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;

V - 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;

VI - apresentar o cartão transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da SMTTM, quando solicitado.

Art. 33 Para garantir o conforto e a segurança do Sistema, as linhas do transporte coletivo serão dimensionadas, admitindo-se passageiros em pé, até o limite de 6 (seis) por metro quadrado.

Art. 34 O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando a melhoria e o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte.

CAPÍTULO X
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 35 Compete à Administração Pública editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei, no prazo de até 90 (noventa) dias.

Art. 36 As atuais empresas contratadas continuarão executando os serviços contratados, com base nos Termos de Outorga de Permissão vigentes, mantidas todas as disposições e determinações ajustadas, com base na legislação em vigor no momento da emissão dos termos de outorga, até o advento de nova contratação.

Art. 37 O edital de licitação estabelecerá que as novas empresas contratadas deverão manter no seu quadro funcional todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo, preservando os direitos adquiridos que integram o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos.

Art. 38 As atuais isenções tarifárias continuarão vigendo até a aprovação de novas legislações específicas.

Art. 39 Revoga-se a Lei 797, de 12 de novembro de 1957.

Art. 40 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Caxias do Sul, em

PREFEITO MUNICIPAL