

LEI N.º 8.133

Dispõe sobre o Sistema de Transporte e Circulação no Município de Porto Alegre, adequando a legislação municipal à federal, em especial, ao Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte

Lei:

CAPÍTULO I DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO

Art. 1º O Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC é a função urbana responsável pela circulação de pessoas, veículos e mercadorias no Município de Porto Alegre, sendo estruturado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal através da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC.

Parágrafo único - São atribuições do Poder Público Municipal:

I. regulamentar, especificar, medir e fiscalizar permanentemente a prestação dos serviços de transporte de passageiros, aplicando as penalidades cabíveis;

II. conceder e extinguir concessões, intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstos nesta Lei;

III. garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro dos serviços, reajustando as tarifas nos níveis indicados pela aplicação da Planilha de Cálculo Tarifário, de acordo com a legislação vigente;

IV. planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas e de animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança;

V. implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e os dispositivos e equipamentos de controle viário;

VI. cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito expressas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, fiscalizando, atuando e cobrando as multas decorrentes da sua aplicação;

VII. zelar pela boa qualidade dos serviços, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas em prazo compatível com a natureza da reclamação;

VIII. estimular o aumento permanente da qualidade, da produtividade e da preservação do meio ambiente;

IX. estimular a criação e fortalecer a formação de associações de usuários para defesa de interesses coletivos relacionados com a prestação dos serviços;

X. implantar mecanismos permanentes de informação sobre o serviço prestado para facilitar aos usuários e à comunidade o acesso aos mesmos.

Art. 2º Para eficácia de sua gestão, o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC é dividido em dois subsistemas, a saber: o Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre - STPOA e o Sistema Municipal de Circulação e Fiscalização - SMCF.

§ 1º O Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre – STPOA é o subsistema definidor dos modos e condições de deslocamento das pessoas usuárias dos serviços públicos de transporte, devendo pautar-se pelas seguintes diretrizes:

I. à disposição de toda população;

II. qualidade dos serviços, segundo o estabelecido pelo Poder Público Municipal;

III. compatibilidade da prestação dos serviços com o controle da poluição ambiental;

IV. integração físico, operacional e tarifária entre as redes de mesmo modo de transporte e entre os diferentes modos de transporte existentes na Cidade e na região metropolitana, em especial, a integração com a rede de trens urbanos;

V. desenvolvimento de novas tecnologias visando à melhoria constante da qualidade dos serviços à disposição do usuário e o aumento dos níveis de emprego;

VI. preferência ao modo de transporte municipal de maior capacidade e menor tarifa;

VII. garantia do controle sobre o equilíbrio econômico dos sistemas visando manter a qualidade e o contínuo atendimento à população.

§ 2º O Sistema Municipal de Circulação e Fiscalização – SMCF é o subsistema definidor das condições e regras de circulação de pessoas e veículos no sistema viário e da fiscalização do trânsito, obedecidas as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, devendo pautar-se pelas seguintes diretrizes:

I. segurança na circulação de pedestres;

II. preferência na circulação e estacionamento dos modos de transporte público de passageiros;

III. integração entre os modos de transportes coletivos e os modos de transportes individuais, em especial, na área central e em suas adjacências;

IV. classificação e hierarquização das vias, segundo sua função no Sistema Viário Municipal;

V. atualização tecnológica permanente na operação e controle da circulação, visando ao controle da poluição ambiental;

VI. reprogramação dos horários de funcionamento das atividades sempre que isto favorecer à circulação de pessoas, de bens e serviços;

Art. 3º Constituem modos de transporte os diversos tipos de veículos, motorizados ou não, que circulam em qualquer dos elementos integrantes do Sistema Viário Municipal.

Art. 4º Constitui o Sistema Viário Municipal o conjunto de vias públicas do Município, consideradas como tais o leito por onde circulam os veículos, os passeios, os acostamentos e demais áreas de circulação de pedestres, as áreas públicas de estacionamento e manobra de veículos e os acostamentos de ruas e estradas, pavimentadas ou não, bem como todo o espaço público elevado ou subterrâneo de circulação.

Art. 5º Pedestre é qualquer pessoa que circule a pé em quaisquer dos equipamentos integrantes do Sistema Viário Municipal.

Art. 6º Concessionárias são as pessoas, físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, delegatárias do Poder Público Municipal para operarem os serviços de transporte de passageiros.

CAPITULO II DA ESTRUTURA DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE CIRCULAÇÃO

Art. 7º Integram o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC de Porto Alegre:

I. o usuário representado por qualquer pessoa que utilize o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação de Porto Alegre;

II. a Secretaria Municipal dos Transportes - SMT, órgão de planejamento, regulamentação e concessão do Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação;

III. o Conselho Municipal de Transportes Urbanos - COMTU, criado pela Lei Complementar n.º 318, de 28 de março de 1994, órgão do Poder Público de participação comunitária e social, responsável pelo controle da qualidade dos serviços e fiscalização dos atos dos demais integrantes do Poder Público Municipal, no que concerne aos transportes públicos;

IV. o Conselho Municipal de Trânsito – COMUT, criado pela Lei Complementar nº 247, de 22 de janeiro de 1991, órgão de participação comunitária e social, responsável pelo controle de qualidade dos serviços de fiscalização dos atos do Poder Público Municipal, no que concerne ao trânsito.

V. a Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

VI. a Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, órgão de operação, controle e fiscalização do Sistema de Transporte Público e de Circulação - STPC, em especial, a fiscalização do trânsito e a gestão da Câmara de Compensação Tarifária - CCT do serviço de transporte coletivo;

VII. os concessionários, representando as pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, delegatárias do Poder Público Municipal para execução dos serviços de transporte público de passageiros.

VIII. os trabalhadores rodoviários representados por sua entidade de classe.

SEÇÃO I

DA EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO – EPTC

Art. 8º Fica o Executivo Municipal autorizado a constituir e organizar uma empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, denominada de Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, a qual será o órgão executivo e rodoviário do Município nos termos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 9º A Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, com personalidade jurídica de direito privado, terá sede e foro na Capital gaúcha, prazo de duração indeterminado e jurisdição em todo o território do Município de Porto Alegre, sendo que o Diretor-Presidente acumulará a função de Secretário Municipal dos Transportes, devendo optar por uma única remuneração.

Art. 10 São atribuições da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC a operação, controle e fiscalização do transporte e do trânsito de pessoas, veículos automotores e de veículos de tração animal no âmbito do Município de Porto Alegre, em especial a fiscalização do trânsito e a gestão da Câmara de Compensação Tarifária - CCT, sempre em observância ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB e à legislação municipal, podendo atuar em outras cidades mediante convênios com as mesmas.

Art. 11 Por solicitação fundamentada pelo Diretor-Presidente os servidores da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e das demais Secretarias e Departamentos do Município poderão ser cedidos à Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, sem ônus para o Município, contando-se os direitos e vantagens enquanto durar a cedência, para todos os efeitos legais, junto ao órgão de origem.

CAPITULO III

DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DE PORTO ALEGRE – STPOA

Art. 12 O serviço de transporte público de passageiros é considerado de caráter essencial, cuja prestação pressupõe serviço adequado, observadas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, universalidade, bom atendimento e modicidade de tarifas.

Art. 13 O serviço de transporte público de passageiros será autorizado pelo Poder Público Municipal mediante a emissão de alvará de tráfego, sempre em observância das normas e procedimentos desta Lei e da legislação federal.

Parágrafo único – No prazo de 01 (um) ano o Poder Executivo Municipal enviará projeto de lei estabelecendo critérios para a composição dos custos referidos no “caput” deste artigo.

Art. 14 Os serviços de transporte público de passageiros classificam-se em:

- I. coletivos;
- II. seletivos;
- III. individuais;
- IV. especiais.

§ 1º Os serviços de transporte seletivo compreende o seletivo direto e lotação.

§ 2º Os serviços de transporte individual é subdividido em comum, especial, táxi-mirim-utilitário e perua-rádio-táxi.

§ 3º Os serviços de transporte especial é subdividido em escolar e fretado.

Art. 15 É coletivo o transporte de passageiros dentro do Município, executado por microônibus, ônibus, trolebus, metrô, trem de subúrbio ou outro meio em uso ou que vier a ser utilizado, inclusive por via fluvial ou sobre trilhos, à disposição permanente da população, contra a única exigência de pagamento de tarifa fixada pelo Poder Público Municipal.

Art. 16 É seletivo direto o transporte de passageiros sentados, cujos aspectos de exploração e operação serão definidos em lei específica a ser enviada pelo Poder Executivo Municipal.

Art.17 É por lotação o transporte de passageiros sentados, executado por veículos de apenas uma porta, com capacidade máxima de 21 (vinte e um) lugares, mediante o pagamento de uma tarifa especial e diferenciada, fixada pelo Poder Público Municipal.

Parágrafo único – A tarifa do sistema seletivo direto deverá ser revisada na mesma data dos serviços de transporte coletivo por ônibus e lotação e deverá sempre ter o valor superior a desses dois sistemas.

Art. 18 É individual o transporte público executado para um ou mais passageiros no número suficiente para a ocupação de um veículo do tipo passeio ou de mercadorias até 900 Kg (novecentos quilogramas) efetuado por veículo tipo camioneta de até 96 cv (cavalos-vapor).

Parágrafo único - O serviço de transporte público de passageiros da categoria individual terá tarifa paga por quilômetro rodado, aferido através de taxímetro, cujos valores da bandeirada inicial e de cada quilômetro rodado será fixado pelo Poder Público Municipal através de Planilha de Cálculo Tarifária.

Art. 19 É escolar o transporte de estudantes e professores executado mediante contrato entre as partes com período de duração regular, efetuado por ônibus, microônibus, furgão ou veículos assemelhados, obedecidas as normas

estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB e pelo Poder Público Municipal.

Art. 20 É fretado o transporte de pessoas mediante condições estabelecidas exclusivamente entre as partes interessadas, efetuadas por qualquer tipo de veículo habilitado pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, tais como transporte de turistas, fretamentos e veículos de aluguel desde que licenciado pelo Poder Público Municipal.

Art. 21 O Poder Público Municipal autorizará o serviço de transporte de passageiros escolar e fretado, nos termos do regulamento próprio. [redução de texto determinada pela ADIN nº 70030013742]

Parágrafo único - É vedada a cobrança de tarifa na prestação do serviço de transporte escolar e fretado quando do embarque e desembarque de passageiros, devendo a forma de remuneração do serviço ser estabelecida contratualmente, observado sempre o disposto neste artigo.

Art. 22 A prestação de qualquer tipo de serviço de transporte local em desacordo com o disposto nesta Lei e demais normas complementares, implicará a aplicação das seguintes sanções:

- a) imediata apreensão do(s) veículo(s);
- b) multa de 2000 (duas mil) UFM's (Unidades Financeiras Municipais);
- c) ressarcimento das despesas decorrentes dos custos de remoção e de estadia dos veículos;

§ 1º Em caso de reincidência a multa prevista na alínea b será aplicada em dobro e os custos previstos na alínea c serão acrescidos de multa de igual valor.

§ 2º Fica, desde já, o Município autorizado a reter o(s) veículo(s) até o pagamento de todas as quantias devidas pelo infrator.

CAPÍTULO IV DO REGIME DE CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Art. 23 O serviço de transporte coletivo poderá ser prestado através de concessão de serviço público, conforme estabelecido por esta Lei e pela legislação federal.

§ 1º A concessão do serviço público de transportes coletivo dar-se-á através de ato do Poder Público Municipal caracterizando seu objeto, área de abrangência, prazo de duração e forma de remuneração.

§ 2º A concessão do serviço de transporte público de passageiros será precedida de processo regular de licitação, do qual poderão participar empresas, consórcios, cooperativas de trabalhadores e pessoas físicas, desde que preenchidos todos os critérios técnicos e legais.

Art. 24 Sem prejuízo do que trata o artigo anterior, o Município poderá autorizar serviço de transporte de passageiros em caráter experimental por tempo não superior a 12 (doze) meses.

Art. 25 O procedimento licitatório observará as normas previstas na legislação própria e, especialmente:

I. a delegação do serviço através da concessão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica;

II. será considerada desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes, exceção feita à entidade estatal componente da esfera político-administrativa do Poder Público Municipal.

Art. 26 A concessionária não poderá transferir a concessão a terceiros, salvo quando houver anuência prévia da Poder Público Municipal, observados os critérios a serem estabelecidos no Regulamento de Operação e Controle.

Art. 27 A delegação do serviço de que trata esta Lei implicará, automaticamente, a vinculação ao serviço dos veículos, garagens e oficinas que, somente poderão ser desvinculados com anuência por escrito do Poder Público Municipal.

§ 1º O disposto no “caput” deste artigo não inclui o material de consumo e administração de pessoal, desde que mantidos os níveis adequados para a operação do serviço.

§ 2º A vinculação dos veículos não inibe a sua utilização em outras modalidades de transportes, desde que previamente autorizada pelo Poder Público Municipal, atingindo todas as relações do transportador com terceiros que envolvam os bens vinculados.

§ 3º As Concessionárias de transporte coletivo disponibilizarão ao Poder Público Municipal todos os dados relativos à operação, administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros que digam respeito à operação dos serviços.

Art. 28 Sem prejuízo das definições do artigo anterior o Regulamento de Operação e Controle do Sistema deverá prever a fiscalização periódica por comissão composta do Conselho Municipal dos Transportes Urbanos - COMTU e de representantes dos usuários a fim de aferir a qualidade dos serviços.

Art. 29 Constituem encargos das concessionárias:

I. prestar o serviço concedido na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato de concessão;

II. preencher guias, formulários e outros documentos, ou controles não documentais, como por processamento eletrônico de dados, ligados à operação do serviço, dentro dos prazos, modelos e normas fixadas pelo Poder Público Municipal;

III. efetuar e manter atualizados os dados do seu quadro funcional, a escrituração contábil e de qualquer natureza, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais de acordo com plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público Municipal, de modo a possibilitar a fiscalização pública e social;

IV. cumprir as normas de operação, manutenção e controle;

V. contratar pessoal comprovadamente habilitado para as funções de operação, manutenção e reparos dos veículos, sendo essas contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação trabalhista ou funcional entre os terceiros contratados pela concessionária e o Poder Público Municipal;

VI. adquirir e operar veículos que preencham as especificações técnicas de circulação e de conforto previstas na legislação federal e municipal;

VII. implantação e manutenção de melhorias nos equipamentos do sistema de transporte coletivo.

VIII. promover a qualificação profissional da categoria rodoviária através da promoção de cursos profissionalizantes e de qualificação técnica com acompanhamento do Poder Público Municipal;

CAPÍTULO V DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 30 A delegação do serviço de transporte coletivo implica a sua exploração através das concessionárias reunidas em Câmara de Compensação Tarifária - CCT administrada pelo Poder Público Municipal.

Parágrafo único - As concessionárias, às quais for delegada a execução do serviço, organizar-se-ão em consórcios por bacias operacionais para a formação de um centro de imputação de custos e receitas.

Art. 31 A Câmara de Compensação Tarifária - CCT tem por objetivo promover o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo proporcionando a prática da tarifa social integrada, a racionalização dos custos e a remuneração das concessionárias conforme o estabelecido no contrato de concessão.

§ 1º As transferências de receitas entre os consórcios operacionais serão feitas pelo Poder Público Municipal através da Câmara de Compensação Tarifária - CCT.

§ 2º O valor a ser transferido será calculado com base nos custos de operação e nos níveis de qualidade e produtividade dos serviços cuja medição e apuração serão realizadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 32 A receita da Câmara de Compensação Tarifária – CCT é composta pelo total das receitas tarifárias do Sistema de Transporte Coletivo, do repasse de outros sistemas urbanos ou metropolitanos, da exploração de publicidade nos equipamentos do sistema e das operações financeiras com os recursos por ela gerenciados.

§ 1º No atendimento das peculiaridades do serviço, poderá o Poder Público Municipal prever, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, cujos recursos serão repassados ou deduzidos da Câmara de Compensação Tarifária -

CCT, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas e a permanente qualificação

dos serviços.

§ 2º As fontes de receita previstas no § 1º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 3º As despesas da Câmara de Compensação Tarifária – CCT consistem na remuneração das empresas concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo com base nos seus respectivos custos e na remuneração da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, cujo valor será calculado da seguinte forma:

- a) 1% (um por cento) do total da receita tarifária no primeiro ano;
- b) 2% (dois por cento) do total da receita tarifária no segundo ano;
- c) 3% (três por cento) do total da receita tarifária nos anos subseqüentes.

§ 4º As receitas de publicidade nos ônibus de transporte coletivo serão destinadas pela Câmara de Compensação Tarifária –CCT exclusivamente para o Programa Suplementar de Saúde dos Trabalhadores Rodoviários, conforme Lei Complementar nº 364, de 28 de dezembro de 1995.

Art. 33 O funcionamento e atribuições da Câmara de Compensação Tarifária - CCT serão definidas pelo Poder Público Municipal, através da elaboração de um Regulamento.

CAPÍTULO VI DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 34 A operação do serviço de transporte coletivo será especificada pelo Poder Público Municipal através do Regulamento de Operação e Controle cujas normas deverão abranger:

- a) as características do serviço e dos veículos;
- b) os sistemas de controle das receitas;
- c) as atribuições do pessoal de operação;
- d) a forma de medição da qualidade e da produtividade;
- e) os instrumentos de fiscalização e autuação;

§ 1º Os elementos determinantes de cada linha a cargo das concessionárias serão especificados através de Ordens de Serviço de Operação - OSO emitidas pelo Poder Público Municipal, previstas no Regulamento de Operação e Controle do Sistema.

§ 2º Os veículos do transporte coletivo deverão trafegar com uma tripulação mínima composta por motorista e cobrador.

Art. 35 A prestação do serviço de transporte coletivo será organizada por bacias operacionais, definidas pelo agrupamento do conjunto de linhas cujo percurso de operação é similar ou afim.

Art. 36 O Poder Público Municipal garantirá a prestação permanente do serviço de transporte coletivo, não sendo admitida a sua interrupção, que será considerada como rompimento de contrato passível de suspensão imediata dos

direitos advindos da concessão, salvo por motivo de calamidade pública, greve ou fato externo ao serviço.

Art. 37 Para assegurar a continuidade dos serviços e para corrigir falta grave, o Poder Público Municipal poderá intervir na execução do serviço, no todo ou em parte, assumindo a gestão e o controle de todos os meios materiais das concessionárias necessários à prestação dos serviços nos termos estabelecidos por esta Lei.

§ 1º A intervenção far-se-á por decreto, que deverá explicitar os motivos, designar o interventor, o prazo e limites.

§ 2º Para os efeitos deste artigo será considerada falta grave na prestação do serviço quando a concessionária:

a) suspender a prestação dos serviços de uma ou mais linhas ainda que parcialmente, reduzindo em mais do que 50% (cinquenta por cento) a frota operante;

b) não realizar a prestação de conta da receita tarifária para a Câmara de Compensação Tarifária - CCT conforme estabelecido no Regimento Interno da mesma;

c) apresentar elevado índice de acidentes comprovadamente causados por negligência na manutenção dos veículos ou por imprudência de seus prepostos;

d) ter sido multado, ao longo de 180 (cento e oitenta) dias, em 50 (cinquenta) vezes ou mais, pela mesma irregularidade no cumprimento da Ordens de Serviço e de Operação - OSO.

Art. 38 O Poder Público Municipal, através do interventor designado, terá um prazo de 180 (cento e oitenta) dias para instaurar procedimento administrativo a fim de comprovar as causas e responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa à concessionária sob intervenção.

Art. 39 A intervenção do Poder Público Municipal implica a responsabilidade pelas despesas operacionais necessárias à prestação dos serviços, cabendo-lhe a gestão integral da receita da operação do sistema.

§ 1º A intervenção ficará limitada ao serviço e ao controle dos meios a ele vinculados, sem qualquer responsabilidade do Poder Público Municipal para com dívidas que tenham vencido anteriormente ao ato que decretou a intervenção.

§ 2º O interventor deverá saldar todos os compromissos pertinentes à operação dos serviços, em especial, os impostos, encargos sociais, INSS, as parcelas de financiamento de veículos, peças e equipamentos com vencimento ao longo do período de intervenção, bem como, deverá depositar em conta específica os valores relativos à remuneração do capital da concessionária empregado no serviço.

§ 3º A intervenção no serviço não inibe o Poder Público Municipal de aplicar à concessionária as penalidades cabíveis, ou de considerar rompido o vínculo de transferência do serviço.

Art. 40 Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de

contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão, sem prejuízo do direito do concessionário de pleitear indenização, se for o caso.

CAPÍTULO VII DAS PENALIDADES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art. 41 O descumprimento das disposições desta Lei, bem como do Regulamento de Operação e Controle, do Regimento Interno da Câmara de Compensação Tarifária - CCT e do contrato, implica a aplicação às concessionárias das seguintes penalidades:

- I. advertência escrita;
- II. multa;
- III. apreensão de veículo;
- IV. determinação de afastamento de pessoal;
- V. suspensão temporária da operação do serviço;
- VI. rescisão da concessão.

Parágrafo único - As hipóteses de incidência das penas previstas neste artigo, a respectiva dosagem e imposição, serão definidas no Regulamento de Operação e Controle.

CAPÍTULO VIII DA EXTINÇÃO DAS CONCESSÕES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art. 42 Extingue-se a concessão por :

- I. advento do termo ou descumprimento contratual;
- II. encampação;
- III. rescisão;
- IV. falência ou extinção da empresa concessionária;
- V. falecimento ou incapacidade do titular no caso de empresa individual;

§ 1º Extinta a concessão, retornam ao Poder Público Municipal todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato, nos termos da Lei Federal n.º 8987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Público Municipal, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários, calculados com base na Planilha de Cálculo Tarifário em vigor, sendo que na hipótese de indenização, o valor correspondente deverá ser pago no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de extinção da concessão.

§ 3º Extinta a concessão por advento do termo contratual a reversão dos bens far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados, ainda não amortizados ou depreciados.

§ 4º A extinção da concessão em decorrência de descumprimento contratual acarretará a aplicação das sanções contratuais, respeitado o que segue:

a) instauração de processo administrativo e remessa ao Conselho Municipal dos Transportes Urbanos - COMTU que, em caso de comprovação do

descumprimento, recomendará ao Prefeito Municipal que declare a extinção da concessão através de decreto;

b) indenização prévia, cujo valor será calculado no processo, observados os valores das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária;

c) a extinção por descumprimento contratual não enseja a responsabilidade do Poder Público Municipal em face de descumprimento de encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 43 A encampação consiste na retomada dos serviços durante o prazo da concessão e somente poderá ocorrer por motivo de interesse público, mediante prévio pagamento da indenização.

Art. 44 O descumprimento de norma contratual por parte do Poder Público Municipal ensejará a rescisão do contrato de concessão, a qual deverá ser requerida judicialmente.

Parágrafo Único - Na hipótese prevista no “caput” deste artigo, os serviços prestados não poderão sofrer qualquer solução de continuidade, até decisão judicial transitada em julgado.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 45 Fica o Poder Público Municipal autorizado a estabelecer os procedimentos necessários para que as atuais permissionárias operem o serviço de transporte público de passageiros nas condições previstas até que finde a implantação deste novo sistema, num prazo não inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

Parágrafo único - O Poder Público Municipal promoverá as alterações necessárias para viabilizar a implantação do novo modelo institucional, operacional e de gestão, a partir do que promoverá os processos licitatórios correspondentes.

Art. 46 Os serviços de transporte individual e especial deverão ser adequados às diretrizes desta Lei, num prazo não superior a 360 (trezentos e sessenta) dias a contar da publicação da mesma.

Art. 47 O Poder Público Municipal somente exigirá que os veículos do serviço de transporte individual sejam de 04 (quatro) portas no momento da substituição dos mesmos, sendo garantida a inclusão de todos os veículos de 02 (duas) portas adquiridos antes da regulamentação desta Lei.

Art. 48 Com a entrada em vigor do novo Sistema de Transporte e Circulação e em cumprimento ao disposto no inciso I do § 2º desta Lei, o Poder Público Municipal e seus órgãos competentes deverão, no prazo máximo de 1 (um) ano, tomar todas as medidas necessárias para o cumprimento da diretriz que estabelece como prioridade máxima a segurança na circulação de pedestres.

§ 1º O Poder Público Municipal, através dos Poderes Executivo e Legislativo, durante o primeiro semestre de 1998, promoverá ampla campanha de esclarecimento e educação, visando à segurança no trânsito e o respeito aos pedestres, devendo para isso convidar e buscar o engajamento de entidades da sociedade civil, de empresários, de trabalhadores, de associações comunitárias, estabelecimentos de ensino, grupos teatrais, meios de comunicação e outros interessados

§ 2º No que diz respeito a faixas de passagens para pedestres, denominadas aqui de faixas de segurança, o Poder Público Municipal e o Sistema de Transporte e Circulação deverão:

I. conservar e colocar placas de sinalização e advertência para os motoristas nas faixas de segurança já existentes;

II. colocar, na proximidade das faixas de segurança, placas de sinalização visíveis, advertindo aos motoristas que na inexistência de sinalização semafórica a preferência é do pedestre;

III. recalcular as minutagens nas faixas de segurança que já dispõe de sinalização semafórica e tempo previsto para cruzamento de pedestres, revendo os tempos para permitir que crianças, idosos ou pessoas com dificuldade de locomoção possam atravessar com segurança.

IV. prever tempo de travessias e foco de pedestres, indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção, em todos os cruzamentos com fluxos contínuos significativos, nos quais já existam sinalização semafórica para os veículos;

V. colocar placas de sinalização advertindo aos motoristas que nas faixas de segurança, mesmo na troca de semáforo, o pedestre, uma vez iniciada a travessia, tem preferência:

VI. buscar dotar todas as vias, na ausência de obstáculos naturais intransponíveis ou antieconômicos, de faixas de segurança em distâncias não superiores a 50m (cinquenta metros);

VII. construir obras de engenharia como passagens subterrâneas ou passarelas para pedestres nos pontos que o fluxo de veículos assim o exigir.

§ 3º Deverão Ter tratamento prioritário e sinalizações especiais:

I. estabelecimento de ensino de primeiro e segundo grau com padronização que ofereça efetiva segurança aos alunos;

II. escolas ou estabelecimentos que reúnam deficientes, devendo as placas de sinalização especificarem o tipo de deficiência, quando for o caso:

III. vias que atravessem ou sejam próximas a áreas habitacionais de ocupação espontâneas ou Áreas de Especial Interesse Social.

§ 4º As providências para atingir os objetivos deste artigo deverão ser custeados por recursos advindos do previsto no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no inciso VII do art. 29 desta Lei, da iniciativa privada, especialmente naquelas atividades que sejam pólos atrativos de veículos e pedestres, e de dotações orçamentárias específicas.

Art. 49 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 50 Revogam-se as disposições em contrário.

1998. PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 12 de janeiro de

Raul Pont,
Prefeito

Luiz Carlos Bertotto,
Secretário Municipal dos Transportes.