

**LEI N.º 0707/2019, 29 DE ABRIL DE 2019.**

**INSTITUI O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DO MUNICÍPIO DE CHOROZINHO, AS DIRETRIZES DO PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**O EXMO. SR. PREFEITO MUNICIPAL DE CHOROZINHO/CE**, no uso de suas atribuições legais, Faço saber que a Câmara Municipal de Chorozinho aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES DOS PRINCÍPIOS, DAS DIRETRIZES E DOS OBJETIVOS.**

Art. 1º. Esta Lei institui e regula o Sistema de Transporte Público do Município de Chorozinho (STPMC), criando um circuito de transporte público de aça acessibilidade, ligando as Unidades de Vizinhanças entre se essas aos equipamentos centrais de uso comum com o objetivo de implementar a função de circulação urbana, inclusive de circulação econômica, fazendo uso da infraestrutura viária urbana e extra urbana do município.

§ 1º. Esta Lei também estabelece diretrizes para elaboração do Plano de Mobilidade do Município de Chorozinho.

§ 2º. O Sistema Viário Urbano compreende as ruas, as alamedas, as travessas, as avenidas, as estradas, as rodovias e os demais logradouros de uso comum ou especial do povo, localizados no perímetro urbano ou em áreas urbanizadas, ou que atravesse o Município.

§ 3º. O STPMC é constituído pelo conjunto de meios e atividades empregados na condução de pessoas, animais ou coisas de um lugar para outro, no Âmbito do território do Município.

§4º. O STPMC compreende também as paradas e estacionamentos, visando assegurar o direito de permanecer.

§ 5º. O STPMC será integrado com os diversos meios de transportes públicos intermunicipais e interestaduais e organizado de acordo com o sistema viário urbano e garantido o direito de ir e vir e de permanecer dos munícipes.

Art. 2º O Sistema de Transporte Público Municipal é fundamentado nos seguintes princípios:

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável da cidade nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 3º. A política de Mobilidade Urbana do Município de ChoroZinho, a ser executada pelo Poder Executivo em conjunto com a sociedade, será orientada pelas seguintes diretrizes:

- I. integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do território do Município;
- II. Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V. Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI. Priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII. Integração com as cidades circunvizinhas com Município e com a Região Metropolitana de Fortaleza.

Art. 4º. O Sistema de Transporte Público Municipal possui os seguintes objetivos:

I. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II. Promover o acesso aos serviços básicos, equipamentos sociais e culturais

III. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômico dos deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município; e

V. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da modalidade urbana.

## **CAPÍTULO II - DOS MODOS DE TRANSPORTE URBANO E DAS ENFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE URBANA**

### **Seção I - Das Disposições Gerais**

Art. 5º. O Sistema de Transporte Público Municipal e de Mobilidade Urbana compreende os meios de transporte motorizados e não motorizados de natureza pública e privada de forma coletiva ou individual, de pessoas e de cargas.

§ 1º. Os transportes urbanos motorizados são as modalidades que se utilizam de motores;

§ 2º. Os transportes urbanos não motorizados são as modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

Art. 6º. Os serviços de transporte urbano são classificados:

7

- I. Quanto ao objeto:
  - a) De passageiros;
  - b) De cargas.
- II. Quanto à característica do serviço:
  - a) Coletivo;
  - b) Individual;
- III. Quanto à natureza do serviço:
  - a) Público;
  - b) Privado.

§ 1º. O transporte público coletivo é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

§ 2º. O transporte privado coletivo é o serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda.

§ 3º. O transporte público individual é o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público por intermédio de veículos de aluguel, para realização de viagens individualizadas.

§ 4º. O transporte urbano de cargas é o serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

§ 5º. O transporte motorizado privado é o meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

Art. 7º. São Consideradas infraestruturas de mobilidade urbana do município:

- I. Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;
- II. Estacionamentos;
- III. Terminais, estações e demais conexões;
- IV. Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

7

- V. Sinalização viária e de trânsito;
- VI. Equipamentos e instalações públicas; e
- VII. Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## **Seção II - Do Serviço de Transporte Coletivo Urbano**

Art. 8º. O serviço de transporte coletivo urbano, no Município de Chorozinho, será classificado em regular, de fretamento e complementar.

§ 1º. É considerado regular o serviço básico do sistema de transporte público coletivo urbano executado de forma contínua e permanente, obedecendo a itinerários predefinidos, quadro de horários e intervalos de tempo preestabelecidos, terminais e pontos de embarque e desembarque definidos pelo órgão competente do Município.

§ 2º. O serviço de transporte coletivo por fretamento é o feito porta a porta, na forma ajustada entre o prestador do serviço e o usuário, e somente poderá ser executado pelos permissionários autorizados do órgão competente.

§ 3º. São considerados serviços de transporte coletivo por fretamento:

- I. O transporte escolar;
- II. Os contratados por entidades públicas e privadas para o transporte de funcionários e colaboradores;
- III. Os utilizados para passeios recreativos, para as excursões turísticas e para os traslados urbanos remunerados.

§ 4º. O serviço de transporte escolar é o transporte regular de estudantes matriculados em rede de ensino público e privado no Município de Chorozinho, ou cujo transporte se inicie no território deste Município, nos deslocamentos para atividades educativas curriculares, extracurriculares e de campo.

§ 5º. Os serviços de transporte escolar, de funcionários e colaboradores, entidades públicas e privadas e de passeio recreativos, prestados no âmbito no Município de Chorozinho ou que se iniciem neste Município são considerados serviços de interesse público, e somente podem ser prestados mediante autorização de órgão competente deste Município.

§ 6º. O serviço de transporte coletivo alternativo é o serviço de transporte coletivo urbano complementar ao serviço regular, explorado por particular e remunerado pelo passageiro, mediante concessão ou autorização do município de

Chorozinho, em conformidade com os interesses e as necessidades da população e de acordo com as normas regulamentares.

§ 7º. Os condutores de veículos dos serviços de transporte público coletivo urbano regular e complementar, escolar, de funcionários e colaboradores de entidades públicas e privadas e de passeio recreativos também são sujeitos ao controle do Poder Público Municipal na forma definida em regulamento.

Art. 9º. As características dos veículos a serem utilizados no serviço de transporte coletivo urbano do município de Chorozinho, as tarifas e as definições de qualidade do serviço serão definidas em regulamento de acordo com os padrões técnicos, definidos para cada modelo.

Art. 10. Fica assegurada a gratuidade no transporte público coletivo urbano do município de Chorozinho:

I. As pessoas portadoras de necessidades especiais que estejam fora do mercado de trabalho e que sejam beneficiárias do Benefício de Prestação Continuada, previsto na Lei Orgânica da Previdência Social;

II. As pessoas que possuam mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

### **Seção III - Do Serviço de Transporte Público Individual**

#### **Subseção I - Das Disposições Gerais**

Art. 11. O serviço de transporte público individual de passageiros é o prestado por meios de táxi e mototáxi, explorado por particular, mediante concessão ou autorização do município de Horizonte, e será remunerado pelo passageiro, com observância dos limites de preços públicos definidos pelo Chefe do Poder executivo, em conformidade com os interesses e as necessidades da população.

§ 1º. O serviço de transporte público individual de passageiros de prestado por táxi e por mototáxi, classifica-se em regular e extraordinário.

§ 2º. O serviço de transporte público individual de passageiros regular é o prestado de forma contínua e permanente pelas pessoas autorizadas pelo Município.

§ 3º. O serviço de transporte público individual de passageiros extraordinário é o prestado para atender necessidades excepcionais de transporte em razão de fatores eventuais nos termos definidos no regulamento.



Art. 12. A concessão ou a autorização para a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros por taxi e por mototáxi somente poderá ser feita a condutor de veículo devidamente habilitado na forma do Código de Trânsito brasileiro, conforme a respectiva categoria de veículo e a natureza do serviço a ser prestado.

Art. 13. O Poder Executivo, por meio do órgão responsável pela gestão, a execução e a fiscalização do Sistema de Transporte Público Municipal, definirá os locais nos logradouros públicos nos quais poderão ser estacionados veículos licenciados como táxi e mototáxi.

§ 1º. Os pontos de paradas oficiais de taxis e mototaxis deverão guardar a distância máxima de 20m (vinte metros) em relação aos pontos de ônibus.

§ 2. O disposto no § 1º deste artigo também se aplica aos pontos de paradas oficiais de mototaxi em relação aos de taxi.

§ 3º. Independente do disposto do *caput* deste artigo os táxis e mototáxis licenciados poderão circular livremente no âmbito do território do Município em busca de passageiros e poderão apanhá-los fora dos pontos de paradas oficiais, quando solicitadas pelos passageiros.

Art. 14. É proibido manter veículos licenciadas como táxi e mototáxi estacionados em pontos regulares de ônibus, bem como manter as motocicletas licenciadas como mototáxi estacionadas nos pontos de táxis definidos pelo Município.

Parágrafo único. Os estacionamentos ou pontos de paradas oficiais de táxis e de mototáxis deverão observar o disposto no artigo 13 desta Lei.

Art. 15. Para fins da prestação do serviço de transporte público individual de passageiros ficam fixados:

I. Os números de vagas, os pontos de partida, rotinas e linhas dos transportes públicos serão estabelecidos mediante Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal, observando-se, para tanto, a proporção máxima de 01 (um) veículo de cada espécie dos serviços de que trata esta Lei para cada 250 (duzentos e cinquenta) habitantes no Município, devendo ser utilizados, para a fixação do número de vagas, os dados da população oficial divulgados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Parágrafo único. Na definição da quantidade de vagas a serem concedidas ou autorizadas do serviço previsto nesta seção será observado o grau de utilização de cada modalidade de transporte pelos munícipes.

Art. 16. Os condutores de veículos destinados à prestação do serviço de transporte público individual de passageiros deverão ter idade mínima de 21 (vinte e um) anos e possuir no mínimo 01 (um) ano de habilitação e 06 (seis) meses de experiência comprovada na condução do veículo da categoria que irá conduzir.

### **Subseção II – Do serviço de Transporte Público Individual por táxi**

Art. 17. O serviço de transporte público individual de pessoas prestado por táxi e o realizado por taxista utilizando veículo automotor próprio ou de terceiros com capacidade máxima de 05 (cinco) passageiros.

Art. 18. Os veículos destinados a taxi deverão atender as seguintes condições:

- I. Deverão ser licenciadas no município como veículo de aluguel e a documentação deverá estar e permanecer rigorosamente regular.
- II. Deverão estar permanentemente regulares com as obrigações relativas ao imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e com todas as obrigações com o Poder Público.
- III. Deverão ser pintadas nas cores definidas em regulamento e atender as demais condições estabelecidas em regulamento.
- IV. Encontrar-se em bom estado de conservação e funcionamento.
- V. Fabricação não superior a 10 (dez) anos.

### **Subseção III – Do Serviço de Transporte Público Individual por Mototáxi**

Art. 19. O serviço de transporte público individual de pessoas prestado por mototaxi é realizado por meio de veículo automotor tipo motocicleta devidamente licenciado pelo órgão de trânsito competente e pelo órgão municipal responsável pela gestão execução e controle dos Serviços de Transportes Urbanos no Município.

Art.20. As motocicletas destinadas à prestação do serviço de transporte público individual de pessoas, prestado por mototaxi, deverão atender as seguintes exigências:

- I. Deverão obrigatoriamente pertencer ao titular da concessão ou da autorização.
- II. Deverão ser licenciadas no município como motocicleta de aluguel e a documentação deverá estar e permanecer rigorosamente regular.

III. Deverão estar permanentemente regulares com as obrigações relativas ao imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e com todas as obrigações com o Poder Público.

IV. Deverão ter potência de motor compreendida entre 125 a 200cc;

V. Deverão ser pintadas nas cores definidas em regulamento e atender as demais condições estabelecidas em regulamento.

### **CAPÍTULO III - DA CONCESSÃO, DA PERMISSÃO, DA AUTORIZAÇÃO E DA POLÍTICA TARIFÁRIA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL E COLETIVO.**

#### **Seção I - Da Concessão, da Permissão e da Autorização dos Serviços de Transporte Público Individual e Coletivo**

Art. 21. A execução dos serviços de transporte público coletivo será realizada diretamente pelo Município ou por delegação à pessoa jurídica privada sob regime de concessão.

Art. 22. O regime econômico financeiro e os critérios da concessão do serviço de transporte público será estabelecido no respectivo edital de licitação sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

Art. 23. 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. Observância das gratuidades de passagens de passagens previstas na legislação;

IV. Alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

V. Estabelecimento das condições e meios para prestação de informações operacionais contábeis e financeiras ao poder concedente; e

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

7

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 artigos 22 e 31 desta Lei.

Art. 24. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, dentro do território deste Município serão autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo órgão municipal competente.

Parágrafo único. Os serviços de transporte privado coletivo que sejam iniciados ou que tenham como destino final ponto dentro do território deste Município ficam sujeitos a fiscalização do órgão municipal competente.

Art. 25. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados, autorizados e fiscalizados pelo órgão municipal competente deste Município, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade do serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Parágrafo único. Na outorga dos serviços de mototaxi para a prestação de serviço de transporte individual de passeios ou de cargas serão observadas as regras definidas na Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

Art. 26. A concessão ou autorização para exploração dos serviços de transporte público individual de pessoas por táxi ou por mototaxi será formalizada mediante contrato celebrado pelo município de Chorozinho, observadas as normas contidas nesta lei, no seu regulamento e no edital de concessão ou autorização.

§ 1º. Na concessão ou na autorização dos serviços previstos no *caput* deste artigo poderá ser exigida a filiação ou associação dos taxistas ou mototaxistas à entidade de classe regularmente constituída para representar a respectiva categoria, bem como a manutenção de regularidade com as obrigações decorrentes da filiação ou da associação.

§ 2º na hipótese de da condição prevista no § 1º deste artigo, também será exigida a regularidade social, fiscal e trabalhista da entidade associativa.

Art. 27. O direito à exploração de serviços de taxi e de mototaxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos definidos nesta lei e no seu regulamento, mediante regime de permissão.

§1º. Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos artigos 1.829 e

8

seguintes do Título II, do Livro V da Parte Especial da Lei nº 20.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Art. 28. A prestação de serviços de transporte público individual e coletivo será fiscalizado e controlado pelo órgão competente do Município.

§ 1º. Os serviços de transporte privado coletivo que sejam iniciados ou que tenham como destino final ponto dentro do território deste Município também ficam sujeitos a fiscalização do órgão municipal competente.

§ 2º. As responsabilidades previstas no *caput* e § 1º deste artigo poderão ser realizadas em parceria com os demais entes federativos.

Art. 29. A seleção dos prestadores dos serviços de transporte público individual e coletivo de passageiros será realizada por meio de licitação pública.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos serviços extraordinários onde a licitação pública poderá ser considerada.

Art. 30. Os serviços de transporte público individual e coletivo terão suas tarifas fixadas por decreto do Chefe do Poder Executivo.

Art. 31. A política tarifária do serviço de transporte público é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I. Promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II. Melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III. Ser instrumento da política de ocupação equilibrada do território do município de acordo com o plano diretor municipal;
- IV. Contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V. Simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI. Modicidade da tarifa para o usuário;
- VII. Integração física, tarifária, operacional e tecnológica dos diferentes modos e das redes de transporte público e privados existentes no Município;
- VIII. Estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1. A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somados a 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, e compete 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.

§ 3º. A existência de diferença a menor entre o valor monetário da 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 *superávit* tarifário.

§ 5º. Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias receitas alternativas, subsídios orçamentos, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

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

§ 7º. Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transparência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 8º. 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 equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 9º. 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.

§ 10. 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. 32. O Chefe do Poder Executivo deverá divulgar, de forma sistemática e periódica os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 33. O Município deverá assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços delegados.

Parágrafo único. O equilíbrio econômico-financeiro dos serviços será assegurado mediante:

- I. Tarifa justa, revista periodicamente;
- II. Não imposição de obrigações acessórias sem cobertura de custo do executante;
- III. Não instituição de serviços deficitários, sem compensação econômica;
- IV. Boa conservação das vias de tráfego utilizadas pelo sistema.

#### **CAPITULO IV - DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 34. O Chefe do Poder Executivo deverá elaborar e aprovar por decreto o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Chorozinho objetivando vencer os desafios dos transportes no território municipal e estruturar de forma efetiva o sistema de transporte público municipal, observando as seguintes diretrizes:

- I. Diagnóstico da situação atual da demanda e oferta dos transportes no território do Município;
- II. Formulação de alternativas que visem a racionalização do sistema de transportes no território do Município com especial ênfase à política de integração intermodal física e tarifária;



III. A formulação de uma política de investimentos em infraestrutura viária e nos transportes coletivos;

IV. O fornecimento de um instrumental que permita implementar um processo permanente de planejamento;

V. Os pólos geradores de viagens;

VI. Os itinerários e os horários de prestação dos serviços de transporte público coletivo regular;

#### **CAPÍTULO V - DA COMPETÊNCIA DO PLANEJAMENTO, DA GESTÃO E DA FISCALIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL**

Art. 35. O planejamento a avaliação e o controle da Política de Mobilidade Urbana do Município de Chorozinho serão realizados pelo Comitê de Política de Mobilidade urbana do Município, composto por 05 (cinco) membros integrantes respectivamente, do Gabinete do Prefeito e das Secretarias deste Município, nomeador por ato do Chefe do Poder Executivo na forma do Regulamento.

Parágrafo único. O comitê previsto no *caput* deste artigo será coordenado pelo membro representante da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano e funcionará na forma definida em regulamento.

Art. 36. São Competências do Comitê de Política de Mobilidade Urbana do Município:

I. Planejar, avaliar e controlar a políticas de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II. Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município.

Art. 37. A gestão, a execução e a fiscalização de Sistema de Transporte Público Municipal são da competência da Coordenadoria de Transportes Municipais do Departamento Municipal de Trânsito e Transportes Municipais da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, com observância das diretrizes traçadas pelo Comitê de Política de Mobilidade Urbana do Município.

Parágrafo único. O órgão previsto neste artigo será responsável pela prestação direta, indireta ou por gestão associada, dos serviços de transporte público coletivo urbano de caráter essencial.

Art. 38. O Município poderá organizar a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, mediante a constituição

7

de consórcio público ou de convênio de cooperação para tal fim, celebrado com outros municípios limítrofes e com o Estado do Ceará.

## **CAPÍTULO VI – DAS TAXAS E DAS MULTAS RELACIONADAS COM O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL**

### **Seção I – Da taxa de Vistoria e Controle Operacional de Transportes Urbanos**

Art. 39. A taxa de Vistoria e Controle Operacional de Transportes Urbanos tem como fato gerador a atividade municipal de licenciamento e fiscalização do cumprimento da legislação disciplinadora da exploração de todas as espécies de prestação de serviços de sistema de transportes municipal, compreendendo:

I. O licenciamento e a fiscalização da frota de transporte coletivo urbano operante regular e complementar, do número de viagens do número de passageiros transportados e de outros fatos que motivam o exercício do poder de polícia municipal.

II. O licenciamento e a fiscalização da frota de táxi e de mototáxi;

III. O licenciamento e a fiscalização de veículos de fretamento feito porta a porta para:

a) O transporte escolar;

b) O transporte de funcionários e colaboradores de entidades públicas e privadas;

c) A realização de passeios recreativos relativas à segurança, conforto conservação e equipamentos obrigatórios;

d) O licenciamento e cadastramento dos profissionais de operação dos transportes urbanos, tais como o motorista ou condutor principal e auxiliar, o taxista, o mototaxista, o cobrador, o despachante e o monitor de transporte escolar.

Art. 40. Será isento do pagamento da taxa o licenciamento e cadastramento inicial de cobrador e de monitor;

Art. 41. Contribuinte da taxa é a pessoa física ou jurídica permissionária, concessionária ou autorizatória que opere serviço de transporte coletivo de passageiros, regular ou complementar, de transporte escolar, de táxi, de mototaxi ou que opere qualquer veículo de fretamento no território deste Município.

Art. 42. A taxa será lançada e cobrada de acordo com o tipo de licença, conforme a tabela constante do anexo I desta Lei.

Art. 43. Os proprietários de veículos apreendidos, além das multas relativas às irregularidades cometidas, ficam sujeitos ao pagamento dos custos relativos ao transporte do local da apreensão até o depósito e das diárias relativas à permanência no depósito nos seguintes valores:

- I. Pelo transporte do local da apreensão até o depósito, para:
  - a) Ônibus ou microônibus: R\$ 200,00 (duzentos reais) por veículo;
  - b) Van ou similar: R\$ 100,00 (cem reais) por veículo;
  - c) Motocicleta ou similar: R\$ 50 (cinquenta reais) por veículo;

II. Pela permanência em depósito, para:

- a) Ônibus ou microônibus: R\$ 50,00 (cinquenta reais) por dia ou infração;
- b) Van ou similar: R\$ 30,00 (trinta reais) por dia ou infração;
- c) Motocicleta ou similar: R\$ 20,00 (vinte reais) por dia ou infração;

Parágrafo único. As taxas previstas neste artigo também se aplicam aos veículos particulares apreendidos pela fiscalização de trânsito do Município, conforme o tipo de veículo.

## Seção II – Das Multas

Art. 44. O descumprimento das normas relativas ao Sistema de Transporte Público urbano do Município de Chorozinho, sem prejuízo das disposições relativas às infrações e penalidades constantes de outras leis, sujeita o infrator às seguintes sanções:

- I. Multa pecuniária de caráter punitivo;
- II. Apreensão e recolhimento do veículo;
- III. Vedação de transacionar com o Município;
- IV. Vedação de obtenção de benefícios fiscais;
- V. Sujeição à regime especial de fiscalização;
- VI. Cassação do credenciamento do pessoal de operação;
- VII. Suspensão ou cassação da concessão, da permissão ou da autorização.



§ 1º. Havendo reincidência de infração, em que tenha havido aplicação de penalidade, a sanção a que se refere o inciso I deste artigo será aplicada em dobro e, a cada nova reincidência, será acrescida de 20% (vinte por cento) sobre o valor da multa relativa a reincidência anterior.

§ 2º entende-se por reincidência o cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, que viole a mesma norma, dentro do prazo de 01 (um) ano, contado da data em que se tornar definitiva administrativamente, a aplicação da penalidade relativa à infração anterior.

§ 3º. Sem prejuízo do disposto no § 2º deste artigo, também é caracterizada como reincidência o não cumprimento, no prazo estabelecido, de nova intimação para atender a mesma determinação realizada durante o mesmo procedimento fiscal.

§ 4º. Sendo apurada mais de uma infração fiscal para o mesmo sujeito passivo em um único procedimento fiscal, a sanção do inciso I deste artigo será aplicada isoladamente por infração, ainda que capitulada no mesmo dispositivo legal.

§ 5º. Quando determinada infração fiscal for reiterada em várias competências do período fiscalizado ou quando vários fatos infracionais cometidos forem capitulados nos mesmos dispositivos legais da obrigação e da penalidade, será lavrado um único Auto de Infração para o período ou para o ato infracional.

§ 6º. As sanções constantes deste artigo não lidem as demais previstas na legislação específica.

Art. 45. Constitui infração às normas relativas ao Sistema de Transporte Público Urbano do Município de Chorozinho qualquer ação ou omissão contrária às disposições da legislação municipal, independentemente da intenção do agente ou responsável e da efetividade, natureza e extensão os efeitos do ato.

Art. 46. A aplicação de penalidade de qualquer natureza, de caráter administrativo ou criminal, e o cumprimento da penalidade aplicada, não dispensa a incidência de juros de mora e de atualização monetária e nem o cumprimento dos deveres estabelecidos na legislação.

Parágrafo único. O valor dos créditos oriundos de multas de caráter punitivo não pago no vencimento estabelecido sofrerá a incidência dos acréscimos moratórios previstos na legislação tributária do Município.

Art. 47. O descumprimento de obrigação relativas aos licenciamentos obrigatórios será passível de multa de 100% (cem por cento) a ser calculada sobre o valor da respectiva taxa devida.

Art. 48. Os operadores do sistema de transporte individual e coletivo de passageiros estão sujeitos as seguintes multas:

- I. Não cumprir os itinerários determinados, multa de R\$ 300,00 (trezentos reais) por infração verificada;
- II. Não cumprir os horários determinado, multa, R\$ 50,00 (cinquenta reais) por infração verificada;
- III. Transitar o veículo com porta aberta, multa de R\$ 200,00 (duzentos reais);
- IV. Parar, estacionar ou permanecer em local diverso dos estabelecidos como pontos de paradas oficiais, multa de R\$ 100,00 (cem reais);

Art. 49. A realização de serviço de transporte sem a devida concessão, permissão ou autorização do município de Chorozinho, sem prejuízo da apreensão do veículo sujeita o infrator às seguintes multas:

- I. Multa de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para quem atuar com mototáxi;
- II. Multa de R\$ 1.600 (um mil e oitocentos reais) para que atuar como táxi;
- III. Multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) para quem atuar como transporte coletivo alternativo;

Art. 50. A cassação da concessão, da permissão ou da autorização constitui sanção aplicável por inadimplemento de cláusula contratual, falta grave ou perda dos requisitos de idoneidade moral ou capacidade e econômico-financeira, operacional ou administrativa de pessoa concessionária, permissionária ou autorizatária.

Parágrafo único. A aplicação da penalidade prevista neste artigo será feita por meio de processo administrativo, no qual será assegurado o contraditório e a ampla defesa.

Art. 51. Independentemente das sanções previstas nesta seção, o órgão do Município responsável pela gestão e fiscalização do serviço de transporte público, poderá determinar a retirada de operação de qualquer veículo de concessionário, permissionário ou autorizatário, que:

- I. Não esteja em bom estado de conservação, de funcionamento de segurança, de asseio e nem esteja regular perante às normas do Código de Trânsito Brasileiro;

8

II. Não esteja de acordo com as características determinadas por esta Lei e pelo seu regulamento;

III. Não tenha sido submetido à vistoria regulamentar ou a especial;

§ 1º. O veículo recolhido à garagem da pessoa concessionária permissionária ou autorizatória por estar em desacordo com o disposto neste artigo só voltará à operação depois de sanadas as irregularidades que deram causa ao seu recolhimento e após vistoriado e aprovado pelo órgão competente do Município.

§ 2º. Na hipótese de recolhimento de veículo, a pessoa cessionária, permissionária ou autorizatória deverá imediatamente, substituí-lo por veículo reserva devidamente licenciado.

## **CAPITULO VII - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 52. As demais normas relativas às concessões, as permissões, as autorizações, a operação, a qualidade dos serviços e aos tipos de veículos utilizados para prestação dos serviços de transporte coletivo e individual de passageiros serão estabelecidas por decreto do Chefe do Poder Executivo.

Art. 53. A estrutura necessária para a operacionalização do Sistema de Transporte Público e Mobilidade do Município de Chorozinho será criada através de lei.

Art. 54. Fica instituído o Fundo Municipal dos Serviços de Transportes Municipais vinculado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, cuja finalidade será atender as despesas com subsídios tarifários da remuneração de prestação de serviço de transporte público coletivo, quando necessário, e com a gestão, o controle e a fiscalização do Sistema de Transporte Público Municipal.

§ 1º. São fontes de receitas do Fundo Municipal dos Serviços de Transportes Municipais:

I. As receitas das taxas, tarifas e multas previstas nesta Lei;

II. As remunerações das concessões, das permissões e das autorizações, nas hipóteses de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, permissão ou autorização dos serviços do Sistema de Transporte Público Municipal;

III. As dotações orçamentárias previstas nas leis orçamentárias anuais;

IV. O *superávit* tarifário;

V. As fontes previstas no § 5º do artigo 31 desta Lei;

7

§ 2º. As atuais concessões e permissões de serviços de taxi e de mototaxi que não forem concedidas por prazo certo e determinado ficam válidas pelo prazo de 02 (dois) anos, contados da vigência desta Lei.

Art. 55. Enquanto não houver concurso para Fiscal dos Transportes Municipais, a fiscalização do sistema de transporte municipal será feita pelos fiscais e agentes de trânsito.

Art. 56. As despesas necessárias à implementação desta Lei ocorrerão por conta das dotações orçamentárias da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano;

Art. 57. Fica o Chefe do poder Executivo autorizado a abrir crédito adicional suplementar e especial, por meio das fontes legais, para a efetivação do disposto nesta Lei.

Art. 58. O Chefe do Poder Executivo deverá regulamentar esta Lei, bem como adotar as providências necessárias para o alcance dos seus objetivos.

Art. 59. Fica revogada a Lei Municipal nº 527/2012, de 25 de junho de 2012, a Lei Municipal nº 299/02 de 18 de fevereiro de 2002 e as demais disposições normativas contrárias a esta Lei.

Art. 60. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CHOROZINHO/CE**, aos 29 (vinte e nove) de abril de 2019.

  
**FRANCISCO DE CASTRO MENEZES JÚNIOR**  
Prefeito Municipal