

EXPEDIENTE DO DIA

25 de 04 de 1997
24 de 04 de 1997



ESTADO DA PARAÍBA
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

Casa Epitácio Pessoa

PROJETO DE LEI Nº 731/1997
AUTOR: DEP. Pe. ADELINO

Assessoria ao Plenário
Constituiu no Expediente

Em 25 de 04 de 1997

Director da Ass. ao Plenário



Institui os Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros no Estado da Paraíba e dá outras providências.

A Assembleia Legislativa Decreta:

Art. 1º. Ficam instituídos os serviços alternativos de transporte de passageiros no Estado da Paraíba, regulamentado pelos municípios em conformidade com o Art. 30, inciso V da Constituição Federal.

Art. 2º. A fiscalização da referida prestação de **Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros** caberá ao DETRAN/PB, auxiliado, pelos órgãos fiscalizadores municipais e pela STP.

Art. 3º. Os operadores de Transporte Alternativo representados por sociedades ou representações legalmente constituídas serão reconhecidas pelo poder público municipal para efeito de regulamentação desta Lei.

Art. 4º. O poder público municipal regulamentará a concessão ou missão deste serviço de transporte, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a partir da publicação oficial da referida Lei.

Parágrafo único - Compete ao poder cedente determinar os locais para o estacionamento dos serviços, observadas as necessidades da população e obedecendo-se o código de posturas e Lei orgânica do município.

Art. 5º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA



Os serviços de Transporte de Alternativo de Passageiros constitui-se hoje numa alternativa viável aos paraibanos. Diversos municípios da Paraíba, a exemplo de outros Estados, oferecem esta opção de transporte à população que tem demonstrado uma boa aceitação deste serviço.

Porém, a exploração deste serviço de transporte precisa ser regulamentada pelos municípios a fim de melhor orientar os usuários e os prestadores de Serviço de Transporte Alternativo sobre as condições de funcionamento e legalidade desta atividade.

Os Serviços Alternativos de Transporte da Paraíba não podem continuar trabalhando clandestinamente impedidos por ações judiciais movidas por setores de transporte de passageiros que tem se posicionado contra o funcionamento do Serviço Alternativo de Transporte. A população usuária deste serviço tem aprovado esta modalidade de transporte pois constitui-se numa opção alternativa aqueles que procuram este serviço.

Desta forma apresentamos o referido projeto de Lei que institui os Serviços Alternativos de Transportes no Estado da Paraíba, repassando aos municípios a prerrogativa constitucional de regulamentação deste serviço de transporte (Art. 30, inciso V da Constituição Federal).

A aprovação deste projeto por esta Casa Legislativa possibilitará aos municípios a regulamentação e a legalidade desta atividade de transporte permitindo uma melhor prestação de serviço a todos.

Sala das Sessões, 24 abril de 1997.


DEP. Pe. ADELINO - PT



ESTADO DA PARAÍBA
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA
CASA DE EPIFÂNIO PESSOA



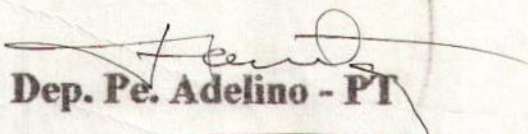
OF. 047/97

João Pessoa, 29 de julho de 1997.

Senhor Presidente,

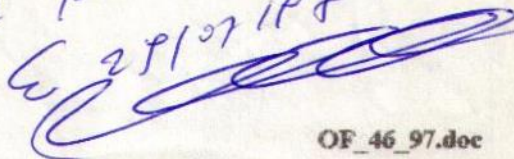
Dirijo-me a Vossa Excelência, para solicitar o retorno da tramitação regimental do Projeto de Lei nº 731/97, de nossa autoria, no âmbito dessa r. comissão.

Atenciosamente,


Dep. Pe. Adelino - PT

Ao Senhor
Dep. Estadual Zenóbio Toscano
Pres. da Comissão de Constituição,
Justiça e Redação.
Nesta.

Luiz Smt

*De acordo
29/07/97*




Registrado no Livro de Plenário
às Fls. 731 Sob No 731/97
em 24 / 4 / 97
P/ Uelins Santos

Publicado no Diário do Poder
Legislativo do Dia / /
de 19
em / / 19

1º SECRETÁRIO

Remetido à Secretaria Legislativa

Em / /

Diretor da Ass. ao Plenário

Designo como Relator
o Deputado Taurus Telles
Em 28 / 04 / 97
[Signature]
Presidente



ESTADO DA PARAÍBA
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

CASA DE ESPRITO PESSO



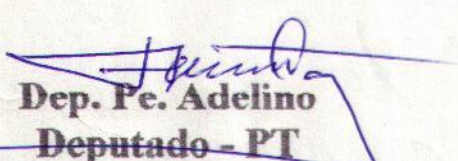
OF. 36/97

João Pessoa, 28 de maio de 1997.

PREZADO DEPUTADO

Estamos encaminhando documentação que trata de Transportes Alternativos para subsidiá-lo no Parecer do Projeto de nossa autoria de nº 731/97 que institui os serviços alternativos de transportes no Estado da Paraíba e dá outras providências.

Atenciosamente,


Dep. Pe. Adelino
Deputado - PT

Ao Exmº.:
Dep. Tarcizo Telino
M.D. Relator do
Projeto nº 731
Comissão de Constituição
e Justiça



LEI Nº 3.730
DE 31 DE MAIO DE 1996

Institui, dentro do Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Estado de Sergipe, o Transporte Público Alternativo de Passageiros de Sergipe e dá providências correlatas.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SERGIPE,

Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica instituído o Transporte Público Alternativo de Passageiros de Sergipe, complementar ao serviço intermunicipal de transporte coletivo, no Estado.

Art. 2º. O Serviço de Transporte Público Alternativo de Passageiros de Sergipe, que poderá também ser denominado TRANSPAL, será explorado em caráter contínuo e permanente, sob regime de concessão ou permissão, que atenda ao princípio da prestação de serviço adequado às necessidades dos usuários.

Parágrafo único. Entende-se como serviço adequado, o que satisfizer às condições de regularidade, continuidade, segurança, eficiência e cortesia na sua prestação, conforme o estabelecido nesta Lei, nas normas complementares que vierem a existir e nos termos de contrato.

Art. 3º. Na aplicação desta Lei e na prestação dos correspondentes serviços observar-se-ão, especialmente:

- I - o estatuto jurídico da licitação;
- II - as Leis que regulam a repressão ao abuso econômico e à livre concorrência;
- III - as normas de defesa do consumidor.



LEI Nº 3.730

DE 31 DE MAIO DE 1996

Art. 4º. O TRANSPAL, reger-se-á pelos dispositivos desta Lei do Código Nacional de Trânsito, demais normas legais vigentes relativas à matéria e pelas que vierem a ser editadas por legislação Federal ou Estadual.

§ 1º. O planejamento dos serviços do TRANSPAL, será executado pelo Estado, em cooperação com os representantes dos concessionários ou permissionários.

§ 2º. Compete ao Estado, através do órgão competente, gerir, controlar, normatizar e fiscalizar o TRANSPAL.

§ 3º. O TRANSPAL, terá suas concessões ou permissões outorgadas exclusivamente através de Licitação Pública.

Art. 5º. O serviço instituído nesta Lei, somente poderá ser prestado utilizando-se veículos tipo VAN, com capacidade mínima de 07 (sete) passageiros e máxima de 16 (dezesseis) passageiros sentados.

Parágrafo único. Os veículos de que trata o "caput" do artigo, terão faixa de identificação, indicação de itinerário e número de licença, a serem definidos em regulamento próprio.

Art. 6º. O prestador de serviço do TRANSPAL obedecerá às mesmas obrigações fiscais, sociais e de pagamento de taxas, bem como à cobertura de todos os seguros, exigidos para as empresas que operam o sistema convencional de transporte coletivo.

§ 1º. O serviço prestado pelo TRANSPAL será remunerada por tarifas diferenciadas, nunca inferiores a uma vez e meia às tarifas praticadas, por linha, no sistema convencional, e serão reajustadas nas mesmas datas e nos mesmos percentuais autorizados para o sistema.

MF

**LEI Nº 3.730****DE 31 DE MAIO DE 1996**

§ 2º. Caberá ao órgão controlador competente, definir horários, itinerários, locais de embarque e desembarque, bem como outras normas, visando à prestação de um serviço que melhor atenda ao usuário.

Art. 7º. A frota de veículos do TRANSPAL, não poderá ser superior a 50% (cinquenta por cento) do número de veículos utilizados, por linha, no serviço convencional, assegurado o mínimo de 01 (um) veículo por município atendido, respeitado o limite de até 100 (cem) veículos para todo o sistema.

Art. 8º. O serviço prestado pelo TRANSPAL, regulamentado pelo Estado através do órgão competente deverá suprir o transporte coletivo convencional onde este se mostre inadequado ao atendimento da demanda em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais, ou por seguimentos diferenciados, atuando complementarmente.

Art. 9º. A cada concessionário ou permissionário será permitido o registro de apenas (01) veículo.

Parágrafo único. Fica vedada a transferência das concessões ou permissões a terceiros.

Art. 10. O concessionário ou permissionário do TRANSPAL deverá satisfazer às seguintes condições:

I - ser proprietário do veículo, sendo permitido o arrendamento mercantil;

II - ser residente ou estabelecido no Estado de Sergipe há no mínimo 02 (dois) anos;

III - ter o veículo emplacado e registrado no Estado de Sergipe, na categoria de aluguel;

IV - apresentar autos de vistoria do veículo, expedidos pelo DETRAN/SE e pelo DER-SE, obrigando-se a renová-los a cada 06 (seis) meses e



LEI Nº 3.730

DE 31 DE MAIO DE 1996

V - outras, previstas em legislação pertinente, no edital de licitação e no contrato.

Art. 11. O órgão outorgante, a pedido do outorgado e atendendo à conveniência do serviço, poderá autorizar por prazo não superior a 30 (trinta) dias, a suspensão da concessão ou permissão a ele outorgada.

Art. 12. Não será admissível para o serviço do TRANSPAL, o uso de veículo com idade superior a 06 (seis) anos, contados a partir da data de fabricação, sendo permitida a substituição do mesmo por outro de iguais características, e de idade igual ou inferior à do substituído.

Art. 13. É vedado ao concessionário ou permissionário do TRANSPAL, operar, sob qualquer pretexto, em itinerário diverso daquele para o qual estiver legalmente autorizado.

Art. 14. Os infratores dos dispositivos contidos nesta Lei, e demais normas complementares ficam sujeitos, progressivamente, e, sem prejuízo das demais sanções previstas em Lei, às seguintes penalidades:

I - Advertência;

II - Multa, agravada no caso de reincidência;

III - Retenção do veículo;

IV - Apreensão do veículo;

V - Suspensão do Contrato; e

VI - Rescisão do Contrato.

Parágrafo único. As penalidades referidas neste artigo, serão objeto de regulamentação pelo Executivo Estadual, através do órgão competente.



LEI Nº 3.730

DE 31 DE MAIO DE 1996

especificando o valor e a destinação do produto pecuniário das referidas penalidades.

Art. 15. Acrescente-se ao art. 41 da Lei nº 3.480, de 13 de maio de 1994, que cria o Conselho Estadual de Transportes - CET, um novo inciso com a seguinte redação:

“Art. 41. O Conselho Estadual de Transporte - CET, tem a seguinte composição:

I - ...

IX - ...

X - Um Representante de Cooperativa ou Cooperativas de Transporte Alternativo de Passageiros de Sergipe.”

Parágrafo único. O representante indicado neste inciso X fica submetido às mesmas normas contidas nos parágrafos 2º e 3º do referido art. 41, para os incisos VI e IX, respectivamente.

Art. 16. Cabe às Cooperativas, subsidiariamente ao órgão controlador do TRANSPAL, intermediar, assessorar e normatizar as relações do órgão controlador com os seus cooperados.

Art. 17. O Poder Executivo Estadual regulamentará esta Lei no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da sua publicação, devendo permitir, a título precário, aos que comprovem ao DER-SE estar operando informalmente o transporte de passageiros no Estado de Sergipe, até o mês de maio de 1995, continuar a fazê-lo, até a implantação definitiva do serviço, não podendo esta tolerância ultrapassar 60 (sessenta) dias.

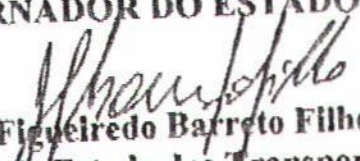
**LEI Nº 2.730****DE 31 DE MAIO DE 1996**

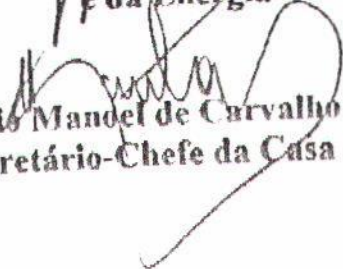
Art. 18. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 19. Revogam-se as disposições em contrário.

Aracaju, 31 de maio de 1996; 175º da Independência e
108º da República.


ALBANO FRANCO
GOVERNADOR DO ESTADO


José de Figueiredo Barreto Filho
Secretário de Estado dos Transportes
e da Energia


Antonio Mandel de Carvalho Dantas
Secretário-Chefe da Casa Civil



ESTADO DA PARAÍBA
Assembléia Legislativa
Casa de Epitácio Pessoa



Emenda 5:

Acrescentar um artigo, com a seguinte redação:

“Art. 5º - Para os contemplados no sorteio estabelecido no artigo anterior e que passarem a ser concessionário ou permissionário dos serviços de Transportes Alternativos, deverão satisfazer às seguinte condições:

- I - ser residente ou estabelecido no Estado da Paraíba há no mínimo 02 (dois) anos;
- II - ter o veículo emplacado e registrado no Estado da Paraíba, na categoria aluguel;
- III- apresentar autos de vistoria do veículo, expedida pelo DETRAN/PB e DER/PB
- IV- outras, prevista em legislação pertinente;”

Emenda 6:

Acrescentar o seguinte artigo:

“Art.6º - A frota de veículos de Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros não poderá ser superior a 50% (cinquenta por cento) do número de veículos utilizados, por linha, no serviço convencional.”

Emenda 7:

Acrescentar o seguinte artigo:

“Art. 7º - Os serviços Alternativos de Transportes de Passageiros deverá suprir o transporte coletivo convencional onde este se mostre inadequado ao atendimento da demanda em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais, ou por seguimento diferenciados, atuando complementarmente.”

Emenda 8:

A redação do artigo 4º do ora projeto de lei passa a ser a redação do artigo 8º.

Emenda 9:

Fica suprimido o parágrafo único do ora artigo 4º do projeto de lei.



ESTADO DA PARAÍBA
Assembléia Legislativa
Casa de Epitácio Pessoa



PROJETO DE LEI Nº 731/97

EMENDAS

AO PROJETO DE LEI Nº 731/97, QUE INSTITUI OS SERVIÇOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO ESTADO DA PARAÍBA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

AUTOR: Dep. Pe. Adelino

Emenda 1:

Acrescentar ao Art. 1º, um parágrafo, com a seguinte redação:

“Parágrafo Único - O serviço instituído neste artigo será complementar ao serviço intermunicipal de transporte coletivo, no Estado.”

Emenda 2:

Acrescentar o artigo 2º e respectivos parágrafos, com a seguinte redação:

“Art. 2º - Os Serviços Alternativos de Transporte de passageiros será de exclusividade de pessoa física, motorista profissional autônomo e proprietário de veículo, com idade nunca superior a 06 (seis) anos.

§ 1º - À execução do serviço será outorgado Alvará, exclusivo, individual e único, por proprietário do respectivo veículo.

§ 2º - O Alvará terá características de Título Precário, podendo ser revogado ou modificado, a qualquer tempo, pelo poder cedente.”

Emenda 3:

Substituir a redação anterior do artigo 2º do ora projeto de lei, passando este a ser o artigo 3º, com a seguinte redação:

Art. 3º - A fiscalização da referida prestação de Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros caberá ao DETRAN/PB e ao DER/PB, auxiliados pelos órgãos fiscalizadores municipais.

Emenda 4:

O texto do artigo 3º do ora projeto de lei passa a ser a redação do parágrafo único do artigo 4º, tendo este a seguinte redação:

“Art. 4º - A seleção dos interessados em obter o Alvará de que trata esta lei, será feita através de sorteio público”.



ESTADO DA PARAÍBA
Assembléia Legislativa
Casa de Epitácio Pessoa



Emenda 10:

Substitui-se a redação do ora artigo 5º do projeto de lei, pelos artigos 9º e 10º, com as seguintes redações:

“Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.”

“Art. 10º - Revogam-se as disposições em contrário.”

Sala das Sessões, 22 de julho de 1997.


DEP. Pe ADELINO - PT

JUSTIFICATIVA

“As oras emendas são frutos de uma melhor discussão, dando, assim, uma melhor estrutura organizativa ao projeto de lei nº 731/97.

Com efeito, as emendas aqui apresentadas melhor estrutura o projeto de lei que institui os serviços de transportes alternativos no Estado da Paraíba.

Assim sendo, as oras emendas possibilitarão uma melhor regulamentação da atividade de transporte alternativo no Estado, facilitando, assim, a concessão ou permissão do serviço deste transporte.”



Estado da Paraíba

Assembléia Legislativa

Gabinete do Deputado Chico Lopes



PROJETO DE LEI Nº 731/97

EMENDA Nº _____

Redija-se assim o art. 1º, 2º, 3º, acrescentando-se a este um parágrafo único e o art. 4º, suprimindo seu parágrafo único, do Projeto de Lei supra:

“Art. 1º - Fica instituído o Serviço Alternativo de Transporte Público de Passageiro no Estado da Paraíba, complementar ao serviço intermunicipal de transporte coletivo”.

“Art. 2º - A fiscalização dos Serviços previstos no artigo anterior, caberá aos Órgãos Estaduais de Trânsito, sem prejuízo de outros meios para o seu regular funcionamento”.

“Art. 3º - Os operadores de Transportes Alternativos, representados por entidades legalmente constituídas, serão reconhecidos pelo poder público para efeito de aplicação desta lei”.

“Parágrafo Único - Compete ao poder cedente determinar os locais para o funcionamento dos serviços, observadas as necessidades da população e as normas de organização local”.

“Art. 4º - Incube ao Poder Executivo Estadual, no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação desta lei, regulamentar a prestação dos serviços nela previstos, devendo permitir, a título precário, durante sua *vacância*, aos que se encontrarem operando os transportes aqui referidos, continuar a fazê-lo, até a edição da norma reguladora”.

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda visa corrigir alguns vícios de ordem constitucional, formal e de técnica legislativa, que o projeto na sua redação originária deixa transparecer. Iniciamos pelo seu art. 1º, que determinava a regulamentação dos serviços, objeto do projeto, pelos municípios, conforme prevê o art., 30, V, da Constituição Federal. Ora, se o próprio legislador faz menção a um dispositivo constitucional que compete exclusivamente a um ente autônomo da federação, dispor sobre seu disciplinamento, estaríamos, no mínimo, incorrendo em erro formal de iniciativa, usurpando uma função que não é dele e sim do legislador municipal. No entanto, atribuindo ao serviço Alternativo de



Estado da Paraíba

Assembléia Legislativa

Gabinete do Deputado Chico Lopes

passageiro, o caráter de complementariedade do serviço intermunicipal de transporte coletivo, legislar-se-ia dentro de uma competência residual, conforme prevê o art. 25, parágrafo 1º, da Constituição Federal, face a abrangência estadual do serviço proposto e a competência implícita no texto constitucional.

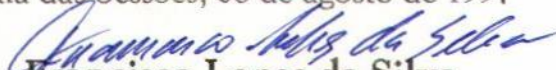
O art. 2º, trazia exaustivamente os órgãos que ficariam incumbidos da fiscalização dos serviços alternativos, inclusive atribuindo, também, a um órgão de atuação restrita e municipal, mencionando o projeto apenas suas siglas (DETRAN e STP), o que não é recomendável pela boa técnica legislativa, sem frisar que o legislador criou uma nova modalidade de atividade consorciativa, tendo o órgão municipal recebido uma atribuição auxiliadora de quem não lhe competia dar. com a nova redação, permite-se que a fiscalização ocorra por qualquer órgão de trânsito, sem exaurir, nem proibir os demais organismos de exigirem o comportamento adequado para os que vão prestar um serviço de tamanha importância.

No art. 3º, o legislador disse menos do que o queria dizer, pois além de especificar as espécies de entidades que poderão representar os operadores de transportes alternativos, impõe mais uma vez aos municípios, determinação que não lhe compete, face a autonomia e independência desta unidade federativa.

Erro mais grave ainda comete o art. 4º, do projeto, ao criar uma norma estadual e autorizar a sua regulamentação pelo Chefe do Poder Executivo Municipal. Tal determinação, foge aos princípios inovadores do texto constitucional de 1988, para os municípios. Não há hierarquia de normas fora da esfera de competência de cada unidade administrativa, não podendo, pois, o legislador estadual ordinário determinar o que deve fazer ou deixar de fazer o Administrador Municipal, face o que prevê o art. 18, da Carta Federal.

Com a emenda, além de corrigirmos esta atribuição *sui generis*, para o executivo municipal, procuramos regularizar provisoriamente, sem especificar o regime da prestação do serviço, a situação daqueles que já exercem tal atividade de forma informal, devendo com a edição do decreto regulamentador procurar o seu enquadramento na norma legal.

Sala das Sessões, 08 de agosto de 1997


Francisco Lopes da Silva

Dep. Estadual - PT



ESTADO DA PARAÍBA
Assembléia Legislativa
Casa de Epitácio Pessoa



PROJETO DE LEI Nº 731/97.

EMENDA Nº 07
(MODIFICATIVA)

O Artigo 2º do Projeto de Lei nº 731/97, passa a ter a seguinte redação:

Art. 1º.....

Art. 2º - Será da competência exclusiva dos municípios, a organização e fiscalização dos Serviços Alternativos de Transportes de Passageiros, através dos seus órgãos competentes.

JUSTIFICATIVA

O legislador entende que, sendo da competência dos municípios a instituição e regularização dos referidos serviços, deverá também serem atribuídas as responsabilidades da organização e fiscalização, devidamente adequadas pelos órgãos competentes, designados para tal função.

João Pessoa, Sala das Sessões, 18 de agosto de 1997.

WALTER BRITO FILHO
Dep. Estadual



ESTADO DA PARAÍBA
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA
CASA DE EPÍSTACIO PEDROA

PROJETO DE LEI Nº 731/97

EMENDA MODIFICATIVA 08

AUTOR: Dep. Neto Franca

O artigo 2º do ora projeto de lei, consoante emendas apresentadas pelo autor, passa a ter a seguinte redação:

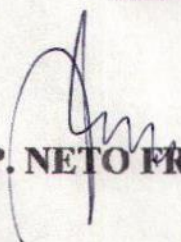
“Art. 2º - Os Serviços Alternativos de Transporte de passageiros será de exclusividade de pessoa física, motorista profissional autônomo e proprietário de veículo.

§ 1º - O serviço será prestado através de veículo tipo Kombi ou similares, com capacidade mínima de 07 (sete) e máxima de 16 (dezesseis) passageiros, com idade nunca superior a 06 (seis) anos.

§ 2º - À execução do serviço será outorgado Alvará, exclusivo, individual e único, por proprietário do respectivo veículo.

§ 3º - O Alvará terá características de Título Precário, podendo ser revogado ou modificado, a qualquer tempo, pelo poder cedente.”

Sala das Sessões, 19 de agosto de 1997.


DEP. NETO FRANCA

kombi



JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa dotar o ora projeto de lei, através das emendas apresentadas pelo autor, com especificidade do veículo que irá prestar o serviço à população, bem como especificando, para outros tipos similares de veículos, sua capacidade mínima e máxima de lotação.

E assim sendo, a ora emenda se justifica pela própria especificidade e pelo seu intuito de melhorar o então projeto de lei de tão relevante interesse público.


O AUTOR

19/08/97
19/08/97



ESTADO DA PARAÍBA
Assembléia Legislativa
Casa de Epitácio Pessoa



PROJETO DE LEI Nº 731/97 - SUBSTITUTIVO (consoante emendas apresentadas)
AUTOR: Dep. Pe. Adelino

Institui os Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros no Estado da Paraíba e dá Outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DECRETA:

Art. 1º - Ficam instituídos os Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros no Estado da Paraíba, regulamentando pelos municípios em conformidade com o Art. 30, inciso V, da Constituição Federal.

Parágrafo Único - O serviço instituído neste artigo será complementar ao serviço intermunicipal de transporte coletivo, no Estado.

Art. 2º - O Serviço Alternativo de Transporte de passageiros será de exclusividade de pessoa física, motorista profissional autônomo e proprietário de veículo, com idade nunca superior a 06 (seis) anos.

§ 1º - A execução do serviço será outorgado Alvará, exclusivo, individual e único, por proprietário do respectivo veículo.

§ 2º - O Alvará terá características de título precário, podendo ser revogado ou modificado, a qualquer tempo, pelo poder cedente.

Art. 3º - A fiscalização da referida prestação de Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros caberá ao DETRAN/PB e ao DER/PB, auxiliados pelos órgãos fiscalizadores municipais.

Art. 4º - A seleção dos interessados em obter o Alvará de que trata esta lei, será feita através de sorteio público.

Parágrafo Único - Os operadores de Transportes Alternativos representados por associação ou representações legalmente constituídas serão reconhecidas pelo poder público municipal para efeito de regulamentação desta lei.

Art. 5º - Para os contemplados no sorteio estabelecido no artigo anterior e que passarem a ser concessionários ou permissionários dos serviços de Transportes Alternativos, deverão satisfazer às seguintes condições:



ESTADO DA PARAÍBA
Assembléia Legislativa
Casa de Epitácio Pessoa



- I - ser residente ou estabelecido no Estado da Paraíba há no mínimo 02 (dois) anos;
- II - ter o veículo emplacado e registrado no Estado da Paraíba, na categoria aluguel;
- III - apresentar autos de vistoria do veículo, expedida pelo DETRAN/PB e DER?PB;
- IV - outras, previstas em legislação pertinente.

Art. 6º - A frota de veículos de Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros não poderá ser superior a 50% (cinquenta por cento) do número de veículos utilizados, por linha, no serviço convencional.

Art. 7º - Os serviços Alternativos de Transportes de Passageiros deverá suprir o transporte coletivo convencional onde este se mostre inadequado ao atendimento da demanda em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais, ou por seguimento diferenciados, atuando complementarmente.

Art. 8º - O poder público municipal regulamentará a concessão ou permissão deste serviço de transporte, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a partir da publicação oficial da referida lei.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10 - Revogam-se as disposições em contrário.


Assembléia Legislativa
Cabi. do Dep. Po. Adolino

Cargo	Classe	Padrão	Qualitativo de Localização		
			Por Padrão	Por Classe	Por Cargo
Auditor Tributário	1º	III II I	8 9 10	27	
	2º	V IV III II I	10 11 12 13 14	60	
	3º	V IV III II I	14 15 16 17 18	80	
	4º	VI V IV III II I	19 20 21 22 23 24 25	133	300
Fiscal Tributário	1º	IV III II I	10 11 12 13 15	50	
	2º	V IV III II I	16 18 19 20 21 22 23	100	
	3º	V IV III II I	27 28 29 30 31 32 33	150	300
	1º	IV III II I	7 8 9 11	25	
Técnico Tributário	2º	V IV III II I	12 13 14 15 16	70	
	3º	V IV III II I	17 18 19 20 21	95	200

LEI Nº 194, DE 04 DE DEZEMBRO DE 1991

Institui o Transporte Público Alternativo do Distrito Federal e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica instituído o Transporte Público Alternativo do Distrito Federal, complementar aos serviços de transporte público, coletivo e individual.

Art. 2º - O serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal será explorado em caráter contínuo e permanente sob o regime de permissão.

Parágrafo único - É vedada a exploração do serviço por pessoas jurídicas.

Art. 3º - Compete ao Poder Público delegar, planejar e fiscalizar o Transporte Público Alternativo do Distrito Federal.

§ 1º - O Transporte Público Alternativo do Distrito Federal reger-se-á pelos dispositivos da presente Lei, do Código Nacional de Trânsito e respectivo regulamento e demais regulamentos e normas vigentes e que vierem a ser baixados.

§ 2º - O planejamento dos serviços do Transporte Público Alternativo do Distrito Federal será executado em cooperação com os representantes dos permissionários.

Art. 4º - As permissões serão delegadas pelo Poder Público, que fará realizar licitação pública.

§ 2º - A cada permissionário será permitido registro de apenas 01 (um) veículo.

§ 3º - Fica vedada a transferência das permissões a terceiros.

§ 4º - Os permissionários do Transporte Alternativo deverão satisfazer as seguintes condições:

I - ser proprietário de veículo;



II - ser profissional autônomo;

III - ser residente no Distrito Federal há, no mínimo, 02 (dois) anos;

IV - ter o veículo emplacado e registrado no Distrito Federal;

V - apresentar auto de vistoria do veículo pelo DETRAN/DF.

Art. 5º - O Poder Público, a pedido do permissionário e atendendo a conveniência do serviço, poderá autorizar a interrupção, por tempo determinado, da permissão a ele outorgada.

Parágrafo único - A interrupção a que se refere o "caput" deste artigo não poderá ultrapassar um máximo de 30 (trinta) dias, nem prejudicar o atendimento dos usuários da área, sob pena de revogação da permissão.

Art. 6º - É vedado o transporte de cargas nos veículos do Transporte Público Alternativo do Distrito Federal.

Art. 7º - A permissão, no Transporte Público Alternativo, terá por objeto a operação de veículos em todos os setores do Distrito Federal.

§ 1º - Caberá ao Poder Público definir os critérios de embarque e desembarque de passageiros, inclusive os locais de parada dos veículos, para que sejam prevenidos transtornos no tráfego, em especial nas vias expressas.

§ 2º - A frota de veículos do Transporte Público Alternativo não poderá superar 40% (quarenta por cento) da frota do Transporte Público Coletivo Regular.

Art. 8º - Constituem direitos dos permissionários:

I - registrar 01 (um motorista) substituto por veículo em serviço, cabendo ao próprio permissionário operar por período mínimo de 50% (cinquenta por cento) do tempo diário total da operação;

II - registrar até 02 (dois) cobreadores por veículo em serviço, observado o que prescreve o art. 7º, inciso XXXIII da Constituição Federal;

III - participar ativamente, mediante seus representantes, do planejamento dos serviços.

Art. 9º - Não será concedida a permissão para os serviços do Transporte

Público Alternativo do Distrito Federal a veículos com idade superior a 08 (oito) anos, contados da data de fabricação.

Art. 10 - É obrigatório a execução do plano de manutenção preventiva recomendado pelo fabricante e pelo corpo técnico do Governo do Distrito Federal.

Art. 11 - Somente poderão ser induídos no Transporte Público Alternativo veículos automotores licenciados pelo DETRAN/DF como veículo de aluguel, dotados de 04 (quatro) portas e com lotação máxima de 09 (nove) pessoas acomodadas em assento.

772/94

§ 1º - Só será permitida a substituição de veículo por outro de igual capacidade e idade igual ou inferior ao veículo substituído.

§ 2º - Será obrigatória a vistoria dos veículos a cada 6 (seis) meses.

§ 3º - Só poderão operar veículos segurados.

Art. 12 - Todo veículo em operação deverá mostrar, em local facilmente visível, o trajeto que está autorizado a percorrer, bem como o devido credenciamento.

Art. 13 - A exploração de serviços de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal será remunerada pelas tarifas aprovadas por ato do Governador do Distrito Federal.

§ 1º - A fixação do valor da tarifa será baseado na eficácia dos serviços e levará em consideração o aspecto social dos mesmos, o seu custo operacional e as exigências de melhoramento.

§ 2º - A menor tarifa será sempre superior à maior tarifa cobrada nas linhas respectivas do sistema regular de transporte coletivo convencional do Distrito Federal.

772/94

§ 3º - As tarifas do serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal serão reajustadas de acordo com os índices fixados para os serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Art. 14 - Os permissionários, mediante seus representantes, terão assento no Conselho de Transporte Público do Distrito Federal.

Art. 15 - Fica proibida a operação do transporte público alternativo



integrando o sistema de Caixa Único.

Art. 16 - As pessoas físicas de que trata esta Lei poderão se organizar em cooperativas.

Art. 17 - Para se habilitar às permissões previstas nesta Lei, os interessados precisam comprovar que estão em dia com suas obrigações tributárias perante o Distrito Federal.

Art. 18 - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da sua publicação.

Art. 19 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 20 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 04 de dezembro de 1991
103ª da República e 32ª de Brasília

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ
Governador do Distrito Federal

LEI Nº 195, DE 04 DE DEZEMBRO DE 1991

Autoriza o Governo do Distrito Federal a conceder aval à Companhia de Água e Esgoto de Brasília - CAESB e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica o Governo do Distrito Federal autorizado a conceder aval à Companhia de Água e Esgoto de Brasília - CAESB em contrato de empréstimo, já aprovado pelo Banco de Brasil, com recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro Oeste-FCO, no valor de Cr\$ 2.960.406.000,00 (dois bilhões, novecentos e sessenta milhões e quatrocentos e seis mil cruzeros), a preços de abril, corrigidos pela TRD, destinado ao custeio dos serviços de implantação de redes de água, hidrantes e respectivas ligações prediais na Cidade Satélite de Samambaia.

Parágrafo único - Os encargos decorrentes da aplicação desta Lei serão

corrigidos a preços de abril, pelo índice equivalente a 50% (cinquenta por cento) da TRD.

Art. 2 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 04 de dezembro de 1991.
103ª da República e 32ª de Brasília.

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ
Governador do Distrito Federal

LEI Nº 196, DE 04 DE DEZEMBRO DE 1991

Autoriza o Poder Executivo a abrir crédito adicional até o limite de Cr\$ 1.386.744.000,00 (um bilhão, trezentos e oitenta e seis milhões, setecentos e quarenta e quatro mil cruzeros).

LEI Nº 197, DE 04 DE DEZEMBRO DE 1991

Dispõe sobre antecipação a ser compensada quando da revisão geral de remuneração dos servidores públicos, altera vencimentos básicos das carreiras que menciona e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - É concedida antecipação de 30% (trinta por cento) sobre os vencimentos e demais retribuições dos servidores civis da Administração Direta, Autárquica e Fundacional do Distrito Federal, vigentes no mês de outubro de 1991, a ser compensada por ocasião da revisão da remuneração dos servidores públicos.

Art. 2º - Os valores da Gratificação por encargo em Gabinete, de que trata a Lei nº 35, de 13 de julho de 1989, são fixados em:

I - Assessor - Cr\$ 200.000,00 (duzentos mil cruzeros);



A EXPERIÊNCIA (1) DO DISTRITO FEDERAL COM O TRANSPORTE PÚBLICO ALTERNATIVO - VEÍCULOS DO TIPO KOMBI

Arg. Sandra Lúcia Furlan Ribeiro,
Assessora da Secretaria de Transportes do GDF, e
Eng. Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva,
Supervisor do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos/DTF

1. INTRODUÇÃO

Este documento apresenta uma avaliação, dos autores, sobre a experiência no Distrito Federal com a regulamentação do Serviço de Transporte Público Alternativo - STPA, operado com veículos utilitários até 12 passageiros, do tipo "KOMBI", "BESTA", "MB 1807", ou similar. Relaciona as características físicas e operacionais desse serviço, tomando como base o Projeto de Implantação, conforme Resolução do Conselho N° 1.946/92 - CTROD/DF, de 03.08.92 e observações realizadas após os primeiros dois anos de existência, onde basicamente houve a estruturação das linhas e a ablação dos permissionários nelas.

2. OBJETIVOS

Este trabalho tem como objetivo divulgar essa experiência, para estimular debates e reflexões sobre tratamentos e cuidados na gestão do transporte público urbano como um todo, ao fazer uma análise do projeto de implantação do STPA, ao rever o conceito estabelecido para introdução desse serviço com utilitários como transporte público coletivo e ao sugerir condutas a serem assumidas, pelo poder público, para controlar ou reestruturar o serviço alternativo.

3. RESUMO HISTÓRICO

3.1. PERÍODO PRÉ-LICITAÇÃO

(1) surgimento do Serviço de Transporte Público Alternativo - STPA no Distrito Federal se deu como uma primeira tentativa de inibir o transporte irregular de

(1) O trabalho reflete exclusivamente a opinião dos autores, pela experiência no acompanhamento da implantação e gestão do STPA, não representando, necessariamente, uma posição do Governo

passageiros, por meio de sua regulamentação, do acompanhamento de sua evolução e da análise de sua influência permanente na operação deste e na prestação do serviço do transporte regulamentado

- No processo de regularização do STPA, foram dados os seguintes passos
- pesquisa de opinião junto aos usuários e motoristas de kombi lotação, quando se estimava existir cerca de 300 veículos operando irregularmente. (ABR./91)
 - pré qualificação de kombis, numa ação conjunta do Departamento de Transportes Urbanos - DTU e DETRAN/DF, com vistoria de 1.743 veículos. (NOV./91)
 - criação do STPA pela Lei n° 194, de 04.12.91. (DEZ./91)
 - regulamentação do STPA pelo Decreto 13.719, de 07.01.92. (JAN./92)
 - lançamento do processo de licitação pela Lei n° 2.19, de 10.02.92, que permitia a distribuição de autorização provisória para alguns operadores irregulares. (FEV./92)

3.2. PERÍODO PÓS-LICITAÇÃO

- No processo de regularização do STPA, foram dados os seguintes passos
- abertura de licitação de 600 permissões para operar o STPA, tendo sido re-abuladas apenas 467 propostas; (ABR./92)
 - especificação dos serviços, treinamento, vistoria e assinatura do Termo de Permissão para os 435 classificados; e (AGO/92)
 - o resgate de vales-transporte pelo STPA foi autorizado, mediante alteração do artigo 21, do seu regulamento, pela Resolução do Conselho de Transporte Público Coletivo n° 4521/92, de 10.12.92, publicado no DODF em 21.12.92. (DEZ./92)
 - as tarifas foram fixadas para o STPA, a partir do Decreto n° 14.882, de 19.07.93. (JUL./93)
 - o regulamento do STPA foi alterado nos artigos relacionados com penalidades, infrações e interposição de recursos, conforme Decreto n° 14.909, de 02.08.93. (AGO.93)
 - a obrigatoriedade da participação do permissionário em, pelo menos 50% do tempo diário de operação, foi retirada pela Lei n° 772, de 29 de setembro de 1993, que também alterava a possibilidade de utilização de veículos com capacidade para até 12 pessoas acomodadas em assento, e autorizava a transferência das permissões a terceiros, desde que com a anuência do órgão gestor. (SET./93)
 - o valor da tarifa do STPA foi limitado no mesmo patamar do STPC, conforme Lei n° 611, de 22.12.93. (DEZ./93)



reavaliação dos critérios para fixação dos 430 permissionários, que estavam operando o STPA, uma vez que 5 deles foram cassados por irregularidades (F.F.V. 94) o resgate de vales transporte pelo STPA foi regulamentado, mediante a publicação do Decreto nº 15.859, de 23.08.94. (A.C.C. 94)

o Relatório do Transporte Alternativo RTA foi instituído pela Instrução de Serviço nº 008 DMTU, de 16.08.94, publicado no DODE, em 27.12.94. (D.E.Z. 94)

4. SITUAÇÃO INICIAL

4.1. CARACTERÍSTICAS DAS LINHAS

O projeto de implantação do STPA considerou um conjunto de 57 linhas, subdivididas em 5 áreas urbanas do Distrito Federal, conforme a seguinte distribuição:

LOCALIDADE	Nº de LINHAS	PERMISSIONÁRIOS
1 Santa Maria / Gama	9	57
2 Taguatinga / Ceilândia	15	151
3 Samambaia	10	95
4 Sobradinho / Planaltina	5	29
5 Guará/Cruzeiro/N. Bandeirante	19	101
TOTAL	58	435

As linhas, em sua grande maioria, eram de característica circular, com um único ponto de soltura localizado, geralmente, na periferia da área onde circulam, para evitar congestionamentos nos principais corredores.

As linhas foram definidas sobre itinerários baseados nas rotas existentes onde as kombis já estavam operando, acrescida de novas rotas atendendo a solicitações dos usuários. A extensão média das linhas era de 34,33 km, com variação entre uma extensão mínima de 7,10 km, da linha 66 Planaltina PAPE / Jardim Roriz e uma extensão máxima de 93,82 km da linha 70 Paranoá / N. Bandeirante.

Com o propósito de cobrir o atendimento em áreas de baixa demanda, o projeto de implantação propôs a criação de linhas para operação conjugada, onde os permissionários de linhas de alta demanda revezariam na operação com outras de baixa demanda. Esta proposição não teve sucesso pela dificuldade de controlar a operação de cada veículo e pela falta de interesse dos próprios permissionários.

4.2. PRIMEIRAS ADAPTAÇÕES E MELHORAMENTOS

Cada linha criada para o STPA foi especificada com os itinerários gráfico e descritivo e a respectiva tabela horária. O cumprimento da tabela horária, por parte

dos permissionários, tornou-se impraticável porque, além de exigir uma perfeita organização dos permissionários, exigia também da fiscalização do DMTU, uma atuação redobrada para acompanhar o cumprimento da escala de soltura dos veículos.

Algumas linhas demonstraram ser de pouco interesse dos permissionários pela baixa demanda existente, pela pouca renovação de passageiros e, até mesmo, pela baixa redução do serviço convencional equivalente, resultando, quando solicitado, na redução dos permissionários para outras linhas.

Quando a realocação acontecia para linhas existentes já preenchidas com permissionários na quantidade definida no projeto de implantação, sempre havia um esgotamento prévio com todos os permissionários envolvidos, fazendo-se avaliações constantes sobre o limite de permissionários admissíveis em cada linha. Na impossibilidade de atender realocações propostas, foram sugeridas a criação, em caráter experimental, de mais 7 novas linhas nas áreas de maior concentração de demanda.

Na área de Taguatinga e Ceilândia foram criadas 4 linhas, na área do Guará, Cruzeiro e Núcleo Bandeirante foram criadas 2 linhas, e em Brazlândia foi criada apenas 1 linha. Ao todo, existem 64 linhas criadas, das quais em apenas 37 delas existem operadores circulando diariamente, conforme o seguinte quadro de distribuição de linhas e permissionários:

LOCALIDADE	Nº de LINHAS	PERMISSIONÁRIOS
1 Santa Maria / Gama	1	31
2 Taguatinga / Ceilândia	14	214
3 Samambaia	2	13
4 Sobradinho / Planaltina	3	35
5 Guará/Cruzeiro/N. Bandeirante	10	117
TOTAL	30	430

Observa-se que, de um total de 435 licitantes vencedores da concorrência, 65 tiveram sua permissão cassada, existindo em operação 430 permissionários que estão atuando nas linhas atuais.

Hoje, algumas linhas que têm despachante, contratado pelos próprios permissionários, para controlar a saída de cada veículo no terminal, podem manter a regularidade de intervalo entre veículos.

5. PRINCIPAIS PROBLEMAS IDENTIFICADOS

O Serviço de Transporte Público Alternativo, regido pela Lei nº 194 e pelo Regulamento aprovado pelo Decreto Nº 13.719, tomou como base o resultado da



Cont Lei n° 953, de 13.11.95



registro na Secretaria de Transportes, através do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, observados os conceitos, diretrizes e normas específicas do Poder Público, nos termos da legislação federal, ou distrital em especial nos termos dos Códigos de Trânsito, Tributário, de Proteção ao Consumidor e Trabalhista.

§ 1º - Constitui fraude a operacionalização de transporte alternativo de passageiros por veículo não autorizado, excetuando-se aquele regulamentado pela Secretaria de Transportes.

§ 2º - Em caso de fraude serão aplicadas as seguintes penalidades de caráter cumulativo, sem prejuízo de outras cominações legais:

I - multas de valor mínimo de 01 (uma) e máximo de 10 (dez) UPDF (Unidade Padrão do Distrito Federal);

II - reciclagem do infrator em curso especial de trânsito, indicado pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU ou pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF;

III - vistoria obrigatória do veículo realizada pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU e Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF.

IV - interdição da atividade remunerada do transporte coletivo de passageiros, conforme regulamentação do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU;

V - cassação da permissão, concessão ou registro por infringência ao disposto no Regulamento do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU;

§ 3º - A acumulação de penalidades prevista no parágrafo anterior só aproveita aos incisos I, II e III.

§ 4º - O produto resultante da aplicação das penas pecuniárias previstas neste artigo constituem receita do Fundo de Transportes.

§ 5º - São competentes para lavrar o auto de infração a dispositivos desta Lei os fiscais do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, os agentes do Departamento de Trânsito do Distrito Federal e os da Polícia Militar do Distrito Federal, sob a coordenação do DMTU.

§ 6º - Fica permitido o transporte de passageiros por veículos que conduzam funcionários, sob contrato de prestação de serviço, desde que tenha autorização e siga as regulamentações expedidas pelo Poder Público.

§ 7º - Os veículos apreendidos só poderão ser liberados após o pagamento das multas, preços públicos e demais encargos devidos ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU e Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF.

§ 8º - O Poder Público expedirá todos os atos necessários à fiel aplicação do disposto nesta Lei."

Art. 3º - Fica criada uma Comissão para propor o reexame das penalidades impostas aos transportadores que realizarem serviços de transporte coletivo de passageiros não autorizados, que tiverem suas Carteiras de Habilitação apreendidas e/ou cassadas por estarem realizando o transporte remunerado de passageiros, conforme prevê o Código Nacional de Trânsito.

Parágrafo Único - Esta Comissão será formada no âmbito do Poder Executivo, e por ele regulamentada, devendo apresentar sua proposta no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 13 de novembro de 1995

1072, 1073, 1074 e 1075 de Brasília

CRISTINA MACHADO

DESPACHO

COMISSÃO de expediente do hoje, PU-
BILITADO e, em seguida, subam os autos ao
des. do Sr. Presidente.
S. da F. 11 de 12 de 1996
Secretaria



PROJETO DE LEI Nº 0289/96

Secretaria Legislativa Fl. nº 02
Proc. Nº 433/96. Fub. 2407

Institui Transporte Público Alterna-
tivo de Passageiros do Rio Grande
do Norte e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE:
FAÇO SABER que o PODER LEGISLATIVO aprovou e
EU sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica instituído o Transporte Público
Alternativo de Passageiros (TRANSPARN), complementar ao serviço in-
termunicipal de transporte coletivo, no Estado.

Art. 2º. O Serviço de Transporte Público Alter-
nativo de Passageiros do Rio Grande do Norte, que poderá também ser
denominado TRANSPARN, será explorado em caráter contínuo e permanen-
te, sob regime de concessão ou permissão, que atenda ao princípio
da prestação de serviço adequado às necessidades dos usuários.

Parágrafo único. Entende-se como serviço ade-
quado, o que satisfizer às condições de regularidade, continuidade,
segurança, eficiência e cortesia na sua prestação, conforme o esta-
belecido nesta Lei, nas normas complementares que vierem a existir
e nos termos do contrato.

Art. 3º. Na aplicação desta Lei e na prestação
dos correspondentes serviços observar-se-ão, especialmente:

- I - o estatuto jurídico da licitação;
- II - as Leis que regulam a repressão ao
abuso econômico e à livre concorrência;
- III - as normas de defesa do consumidor.

Art. 4º. O TRANSPARN reger-se-á pelos disposi-
tivos desta Lei do Código Nacional de Trânsito, demais normas le-
gis vigentes relativas à matéria e pelas que vierem a ser adotadas
por legislação Federal ou Estadual.

§ 1º. O planejamento dos serviços do
TRANSPARN, será executado pelo Estado, em cooperação com os repre-
sentantes dos concessionários ou permissionários.

§ 2º. Compete ao Estado, através do órgão competente, gerir, controlar, normatizar e fiscalizar o TRANSPARN.

§ 3º. O TRANSPARN, terá suas concessões ou permissões outorgadas exclusivamente através de Licitação Pública.

Art. 5º. O serviço instituído nesta Lei, somente poderá ser prestado utilizando-se veículos tipo VAN, com capacidade mínima de 07 (sete) passageiros e máxima de 16 (dezesseis) passageiros sentados.

Parágrafo único. Os veículos de que trata o "caput" do artigo, terão faixa de identificação, indicação de itinerário e número de licença, a serem definidos em regulamento próprio.

Art. 6º. O prestador de serviço do TRANSPARN obedecerá às mesmas obrigações fiscais, sociais e de pagamento de taxas, bem como à cobertura de todos os seguros, exigidos para as empresas que operam o sistema convencional de transporte coletivo.

§ 1º. O serviço prestado pelo TRANSPARN será remunerada por tarifas diferenciadas, nunca inferiores a uma vez e meia às tarifas praticadas, por linha, no sistema convencional, e serão reajustadas nas mesmas datas e nos mesmos percentuais autorizados para o sistema.

§ 2º. Caberá ao órgão controlador competente, definir horários, itinerários, locais de embarque e desembarque, bem como outras normas, visando à prestação de um serviço que melhor atenda ao usuário.

Art. 7º. A frota de veículos do TRANSPARN, não poderá ser superior a 50% (cinquenta por cento) do número de veículo, utilizados, por linha, no serviço convencional, assegurado o mínimo de 01 (um) veículo por município atendido, respeitado o limite de até 300 (trezentos) veículos para todo o sistema.

Art. 8º. O serviço prestado pelo TRANSPARN, regulamentado pelo Estado através do órgão competente deverá suprir o transporte coletivo convencional onde este se mostre inadequado ao atendimento da demanda em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais, ou por seguimentos diferenciados, atuando complementamente.

Art. 9º. A cada concessionário ou permissionário será permitido o registro de apenas 01 (um) veículo.

Parágrafo único. Fica vedada a transferência das concessões ou permissões a terceiros.

Art. 10. O concessionário ou permissionário do TRANSPARN deverá satisfazer às seguintes condições:

- I - ser proprietário do veículo, sendo permitido o arrendamento mercantil;
- II - ser residente ou estabelecido no Estado do Rio Grande do Norte há no mínimo 02 (dois) anos;
- III - ter o veículo emplacado e registrado no Estado do Rio Grande do Norte, na categoria de aluguel;
- IV - apresentar autos de vestoria do veículo, expedidos pelo DETRAN-RN e pelo DER-RN, obrigando-se a renová-lo a cada 06 (seis) meses; e
- V - outras, previstas em legislação pertinente, no edital de licitação e no contrato.

Art. 11. O órgão outorgante, a pedido do outorgado e atendendo à conveniência do serviço, poderá autorizar por prazo não superior a 30 (trinta) dias, a suspensão da concessão ou permissão a ele outorgada.

Art. 12. Não será admissível para o serviço do TRANSPARN, o uso de veículo com idade superior a 06 (seis) anos, contados a partir da data de fabricação, sendo permitida a substituição do mesmo por outro de iguais características, e de idade igual ou inferior à do substituído.

Art. 13. É vedado ao concessionário ou permissionário do TRANSPARN, operar, sob qualquer pretexto, em itinerário diverso daquele para o qual estiver legalmente autorizado.

Art. 14. Os infratores dos dispositivos contidos nesta Lei, e demais normas complementares ficam sujeitos, progressivamente, e, sem prejuízo das demais sanções previstas em Lei, às seguintes penalidades:

- I - Advertência;
- II - Multa, agravada no caso de reincidência;
- III - Retenção do veículo;
- IV - Apreensão do veículo;
- V - Suspensão do contrato; e
- VI - Rescisão do contrato.

Parágrafo único. As penalidades referidas neste artigo, serão objeto de regulamentação pelo Executivo Estadual,

LEI Nº 239, DE 10 DE FEVEREIRO DE 1992

Dispõe sobre a extinção do Caixa Único, sobre a criação de novos mecanismos de gerenciamento do sistema de transporte público do Distrito Federal e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica extinto o Caixa Único do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF de que tratam o decreto nº 9.268, de 18 de fevereiro de 1986 e o decreto lei nº 2.456, de 22 de agosto de 1988.

Art. 2º - Os serviços de transporte público coletivo prestados pelas empresas operadoras, serão remunerados pela receita global do sistema, resultante da fixação de tarifas calculadas com base nas estimativas dos custos de serviço e do número de passageiros e por outras receitas, discriminadas no inciso I do Art. 9º.

Art. 3º - Na definição da metodologia e procedimentos para a remuneração dos serviços, serão observados, dentre outros os seguintes princípios básicos:

- I - desvinculação entre os custos de serviço e as tarifas para cada linha;
- II - remuneração proporcional aos custos de serviços de transporte efetivamente prestados e admitidos, em regime de eficiência;
- III - a quilometragem admitida;
- IV - o número de passageiros transportados;
- V - a individualização de custos por operadoras;
- VI - o custo operacional para cada tipo de veículo.

Art. 4º - Os desequilíbrios entre custos e receitas que vierem a ser constatados na operação de linhas serão compensados entre as diferentes empresas participantes da Câmara de Compensação, mediante mecanismo próprio.

Parágrafo único - A compensação de que trata este artigo aplica-se,

exclusivamente, ao serviço do tipo convencional, conforme definido no Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, aprovado pelo decreto nº 10.062, de 05 de janeiro de 1987.

Art. 5º - Fica criada a Câmara de Compensação do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal, com instrumentos próprios de controle e administração, a ser gerida pelas empresas operadoras do Sistema, inclusive a operadora pública.

Parágrafo único - A Câmara de Compensação está sujeita à supervisão da entidade gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Art. 6º - São objetivos da Câmara de Compensação:

- I - possibilitar a desvinculação entre os custos de serviço de cada linha e sua respectiva tarifa;
 - II - cooperar com o estabelecimento de política tarifária que contemple o interesse social e o poder aquisitivo da população;
 - III - garantir a cada empresa operadora a remuneração proporcional ao seu custo de serviço;
 - IV - promover o ajuste financeiro dos resultados operacionais dos participantes da mesma;
 - V - facilitar a adoção de medidas destinadas a aperfeiçoar o sistema, aumentando-lhe a eficiência e eficácia.
- Art. 7º - O Poder Executivo enviará à Câmara Legislativa projeto de lei estabelecendo as normas, instrumentos legais e procedimentos operacionais, inclusive quanto às transferências financeiras entre empresas, relativos à implementação e funcionamento da Câmara de Compensação.

Art. 8º - A participação da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda - TCB, como operadora, dar-se-á mediante critérios específicos que permitam:

- I - fornecer dados, notadamente operacionais, para a formulação da política de transporte público coletivo no Distrito Federal;



II - fornecer padrões operacionais para o sistema;

III - operar novas linhas e serviços;

IV - promover experiências no sistema.

Art. 9º - A Câmara de Compensação do STPC-DF terá escrituração própria, com receitas e despesas assim discriminadas:

I - receitas:

a) o produto da arrecadação tarifária;

b) as provenientes da prestação de serviços de qualquer natureza autorizados pelo Poder Público;

c) o resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis;

d) outros recursos ou doações que lhe venham a ser destinados, vedada a concessão de subsídios.

II - despesas:

a) as relativas à remuneração das empresas operadoras, proporcionalmente aos seus respectivos custos de serviço.

Art. 10 - O Poder Executivo poderá em casos de relevante interesse social, na forma da lei, estabelecer mecanismos de subvenção exclusivamente aos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo.

Art. 11 - O Poder Público promoverá as necessárias adequações no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal para implantação da Câmara de Compensação, ouvido o Conselho de Transporte, mediante:

I - criação, revisão e remanejamento de linhas dos serviços convencionais, por áreas e por empresas e respectiva modificação das frotas alocadas, inclusive no que se refere à inclusão de novas operadoras;

II - criação de serviços especiais de transporte público por ônibus, inclusive os operados por autônomos e os organizados em cooperativas.

Parágrafo único - A Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília - Ltda - TCB terá preferência nos ajustes físicos e operacionais no sistema de

transporte público coletivo do Distrito Federal.

Art. 12 - Fica o Poder Executivo, ouvido o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, autorizado a proceder adequação no modelo de exploração dos transportes públicos do Distrito Federal, mediante:

I - revisão dos elementos dos custos operacionais, inclusive com intervenção direta nos componentes sob seu controle;

II - definição de nova sistemática e periodicidade nas revisões tarifárias e forma de comercialização de passes e vales transporte, respeitando o disposto no parágrafo 2º deste artigo.

§ 1º - O Poder Executivo encaminhará à Câmara Legislativa do Distrito Federal, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis após a decretação de novas tarifas de transporte público, demonstrativo dos elementos e cálculos utilizados para sua determinação.

§ 2º - Haverá interstício mínimo de 30 dias entre os reajustes das tarifas do transporte público do Distrito Federal.

Art. 13 - A avaliação do desempenho, a caracterização da demanda e de oferta, bem como o estudo dos custos de serviço e dos níveis tarifários, estão a cargo da entidade gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

§ 1º - Fica autorizado o Governo do Distrito Federal a transformar o Departamento de Transportes Urbanos - DTPU em autarquia, vinculada à Secretaria de Transportes, para gerir o STPC-DF.

§ 2º - A qualquer tempo, a Secretaria de Transportes poderá realizar auditoria nas empresas operadoras e na Câmara de Compensação, e encaminhará os respectivos relatórios e resultados da auditoria à Câmara Legislativa do Distrito Federal e ao Tribunal de Contas do Distrito Federal.

§ 3º - O Tribunal de Contas do Distrito Federal se pronunciará sobre os relatórios e resultados da auditoria prevista no parágrafo anterior no prazo máximo de 120 dias do seu recebimento.

Art. 14 - A empresa operadora que deixar de cumprir as obrigações assumidas para com a Câmara de Compensação, incorrerá em multas vinculadas ao valor atualizado do custo do quilômetro rodado autorizado pela entidade de gestão do sistema, poderá ter a sua permissão cassada.



Parágrafo único - As penalidades a serem efetivamente aplicadas à TCB obedecerão à sua natureza particular de empresa pública.

Art. 15 - Fica instituído o Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, com fontes e usos assim discriminados:

I - fontes:

- a) produtos da comercialização dos vales transportes;
- b) produto da comercialização de passes integrais e com desconto;
- c) transferências efetuadas pelo Poder Público;
- d) resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis;
- e) produto resultante de cobrança de taxas que tenham como fato gerador a utilização efetiva ou potencial dos serviços ou a utilização de elementos de infra-estrutura física do sistema de transporte do Distrito Federal;
- f) pagamentos efetivados pelas empresas operadoras, participantes do programa de renovação de frota, nas exatas condições expressas no termo de compromisso firmado com as operadoras do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- g) resultado da exploração de propaganda no sistema de transporte coletivo;
- h) produto resultante de multas aplicadas ao sistema de transporte coletivo;
- i) outros recursos ou doações.

II - usos:

- a) despesas de emissão e comercialização de vales transporte, passes integrais e com desconto;
- b) ressarcimento dos valores correspondentes ao resgate dos vales transporte e passes recebidos pelas empresas operadoras;
- c) despesas com manutenção, intervenções na frota e aperfeiço-

amento do STPC-DF;

- d) despesas com a eventual subvenção a usuários, mediante autorização da Câmara Legislativa.

§ 1º - O Fundo de que trata este artigo será gerido pela entidade gestora do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

§ 2º - É vedada a transferência, a qualquer título, de recursos do Fundo de Transporte Público Coletivo para a Câmara de Compensação.

§ 3º - A arrecadação financeira das fontes previstas no inciso I deste artigo deverá ser recolhida diariamente em conta única no BRB.

Art. 16 - Os operadores dos serviços de transporte público do Distrito Federal recolherão mensalmente à entidade gestora do Fundo 4% (quatro por cento) do valor da receita operacional bruta.

Art. 17 - O Poder Executivo promoverá medidas destinadas ao aperfeiçoamento e fortalecimento da entidade e órgãos encarregados do planejamento, regulamentação, gerência, controle e fiscalização do sistema de transporte público no Distrito Federal.

Art. 18 - Fica assegurada a manutenção dos convênios existentes, ou o estabelecimento de novos, entre a Secretaria de Transportes e outros órgãos da administração direta ou indireta do Governo do Distrito Federal, destinados a prover o apoio de equipes técnicas especializadas nas funções de planejamento, gestão e fiscalização do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

Parágrafo único - Os técnicos contratados por intermédio desses convênios terão como alocação básica a entidade gestora ligada à Secretaria de Transportes, podendo igualmente prestar serviços diretamente na referida Secretaria.

Art. 19 - Fica o Poder Executivo, em virtude da reestruturação de que trata esta lei, autorizada a:

I - transferir os recursos técnicos e materiais voltados à operacionalização do Caixa Único, ao gerenciamento do sistema de transporte público do Distrito Federal;

II - remanejar os recursos orçamentários alocados à manutenção dos Sistemas do Caixa Único e de informações de Transportes Urbanos para a tarefa de gerenciamento do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, principalmente os destinados a prover cobertura dos convênios para



contratação de pessoal especializado;

III - remanejar os recursos orçamentários alocados a subsídios ao Transporte Coletivo e o necessário à cobertura das gratuidades referidas no artigo 20 para o Fundo do Transporte Público de que trata o artigo 15 desta Lei.

Art. 20 - A partir da vigência desta Lei, a criação e a ampliação de gratuidades e descontos para quaisquer segmentos da sociedade deverão ter base em fonte de recursos específicos e serão definidas em lei.

Art. 21 - Os estudantes regularmente matriculados no Distrito Federal gozarão dos seguintes benefícios:

I - transporte gratuito para os estudantes residentes na área rural, uniformizados ou que apresentem identidade estudantil;

II - desconto de 2/3 (dois terços) do valor integral da tarifa, para os estudantes da área urbana, que residam ou trabalhem a mais de 1 km (um quilômetro) do estabelecimento em que estejam matriculados, nas linhas que servem este estabelecimento.

Art. 22 - O benefício de que trata o inciso II do artigo anterior obedecerá às seguintes limitações:

I - venda do passe somente durante o período letivo efetivo de cada estabelecimento de ensino;

II - pagamento da passagem através de passes próprios, válido para uma viagem, previamente adquiridos nas agências do BRB, mediante apresentação de controle de frequência com carimbo mensal do estabelecimento de ensino;

III - apresentação obrigatória da identidade estudantil, que deverá ser expedida pela União Brasileira dos Estudantes Secundaristas - UBES ou pela União Nacional dos Estudantes - UNE, ao cobrador, quando da entrega do passe.

IV - quantidade máxima de 54 (cinquenta e quatro) passes por mês e por estudante, durante o período letivo.

Parágrafo único - (VETADO)

Art. 23 - O Poder Executivo regulamentará o presente artigo e o inciso IV

integrantes das categorias funcionais de polícia militar, bombeiro militar e polícia civil, em quantidade suficiente para atender todos os deslocamentos necessários ao serviço.

Art. 24 - Será obrigatória a contagem das gratuidades concedidas aos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal através de métodos adequados às suas diversas naturezas.

Parágrafo único - A referida contagem quando se tratar de trabalhadores rodoviários, se dará através de carteira funcional ou crachá.

Art. 25 - Ficará vedada a concessão de unidade de gratuidades com desconto a um mesmo usuário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Art. 26 - Ficam estabelecidas, através da entidade gestora do STPC/DF, como de responsabilidade do Governo do Distrito Federal a emissão e a comercialização dos vales transportes, bem como dos passes integrais e com descontos.

Art. 27 - A entidade gestora do STPC/DF definirá e implementará procedimentos de controle das gratuidades.

Art. 28 - Ficam sujeitos à penalidades, na forma da lei, os fiandadores do STPC/DF.

Art. 29 - As tarifas do transporte público do Distrito Federal não poderão ser majoradas em termos reais, medidos pelo Índice de Preços ao Consumidor - IPC, no prazo de 06 (seis) meses a contar da publicação desta Lei, consolidados para o seu cálculo os elementos e parâmetros de custo, demanda e operação verificados.

Art. 30 - São criados Comitês de Transportes Coletivos em cada Região Administrativa do DF compostos por até 11 membros escolhidos pelas entidades representativas da respectiva Região com o objetivo de discutir e oferecer sugestões para as questões envolvendo o transporte público de passageiros.

§ 1º - Os comitês referidos no "caput" deste artigo reunir-se-ão regularmente sob a presidência do Administrador Regional respectivo.

§ 2º - Farão parte de cada Comitê:

I - um representante da Associação Comercial;



- II - um representante dos estudantes;
- III - um representante das empresas locais de transporte;
- IV - um representante dos deficientes;
- V - um representante do conselho comunitário ou Federação de Associações Comunitárias;
- VI - um representante dos empregados no comércio local;
- VII - um representante dos produtores rurais;
- VIII - um representante dos idosos;
- IX - um representante da administração regional;
- X - um representante dos servidores públicos;
- XI - um representante da federação das indústrias;
- XII - um representante do sindicato dos rodoviários;
- XIII - um representante do sindicato dos transportadores autônomos;
- XIV - um representante do sindicato dos Kombistas.

§ 3º - A participação nos comitês de transportes não será remunerada.

Art. 31 - A licitação que qualificar os permissionários do Sistema de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal fará constar os seguintes itens;

I - só será autorizada a participação dos permissionários que atenderem as exigências de pré qualificação efetuada pelo DETRAN/DITU;

II - será concedida uma carência de 180 (cento e oitenta) dias após a licitação pública, para que os permissionários atendam a exigência da idade máxima de 08 (oito) anos dos veículos, constante da Lei 194, de 04/12/91.

III - será obedecido o critério de antiguidade na operação do sistema para efeito de qualificação

Parágrafo único - Enquanto não se fizer a licitação pública de que trata o "caput" deste artigo, a Secretaria de Transporte poderá autorizar, em caráter precário a operação de veículos pré-qualificados na vistoria já realizada pelo Departamento de Trânsito e pelo Departamento de Transportes Urbanos.

Art. 32 - É obrigatória a operação por mais de um dos permissionários do sistema de que trata esta lei das linhas existentes e de outras que venha a ser criadas.

Art. 33 - Os contratos de transporte coletivo privado, a serem executados no território do Distrito Federal, serão registrados junto à entidade gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Art. 34 - A Câmara de Compensação será instalada no prazo de até 30 (trinta) dias, a contar da data de promulgação da lei referida no art. 7º, permanecendo em vigor, durante este período, as disposições do Decreto nº 9.268, de 13 de fevereiro de 1986, e do Decreto lei nº 2.456, de 22 de agosto de 1988.

Parágrafo único - As dívidas das operadoras, contraídas, a qualquer título, junto ao sistema de Caixa Único deverão ser salgadas nos termos da legislação em vigor.

Art. 35 - O Poder Executivo, no prazo de 30 (trinta) dias após a publicação desta Lei, regulamentará os seus dispositivos e enviará o projeto referido no art. 7º.

Art. 36 - O Poder Executivo, em caso de relevante interesse público, poderá fazer uso dos bens e equipamentos das empresas permissionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo para manter o seu funcionamento normal.

Art. 37 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 38 - Revogam-se as disposições em contrário, executando o disposto no Decreto 11.776, de 28 de agosto de 1989.

Brasília, 10 de fevereiro de 1992
104ª da República e 32ª de Brasília

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ



DECRETO Nº 17.161, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1996, Publicado no DODF nº 41 de 29 de fevereiro de 1996, REGULAMENTA O ARTIGO 28 DA LEI Nº 239 DE 10 DE FEVEREIRO DE 1994, COM A REDAÇÃO DADA PELO ARTIGO 2º DA LEI Nº 953, DE 13 DE NOVEMBRO DE 1995 E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS.



DECRETO Nº 17.161, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1996

Regulamenta o Artigo 28, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1994, com a redação dada pelo Artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995 e das outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e tendo em vista o disposto no Artigo 28, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de

1992, com a redação dada pelo Artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995, decreta:

Art. 1º - É vedada a prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros, público ou privado, de forma remunerada, sem prévia concessão, permissão ou autorização do Governo do Distrito Federal, ou registro na Secretaria de Transportes, através do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, observados os conceitos, diretrizes e normas específicas, aplicáveis a cada modalidade.

Parágrafo único - Para efeito deste Decreto, define-se como:

I - serviço de transporte público aquele em que o acesso ao veículo é livre a qualquer pessoa, ou que o acesso de um passageiro não impeça o acesso de outro, salvo com restrições legais ou de capacidade física ou econômica, devidamente regulado pelo Poder Público, explorado de forma remunerada, com tarifas determinadas;

II - serviço de transporte coletivo aquele oferecido a mais de uma pessoa ou grupo de pessoas;

III - serviço de transporte público coletivo aquele que, devidamente regulado pelo Poder Público, é livre a qualquer pessoa ou grupo de pessoas, explorado de forma remunerada, com tarifas fixadas pela autoridade competente;

IV - serviço de transporte privado coletivo aquele de acesso restrito, determinado pelo contratante, operado segundo norma contratual devidamente registrada, no Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, oferecido a mais de uma pessoa ou grupo de pessoas;

Art. 2º - Constitui fraude a realização, por pessoa física ou jurídica, do serviço de transporte coletivo, público ou privado, de passageiros, para o qual não esteja devidamente autorizada pelo Distrito Federal, de acordo com o disposto no artigo 28 e seu parágrafo 1º da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, com a redação dada pelo artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995.

Parágrafo único - O abastecimento de passageiros, para embarque em veículo não autorizado para a exploração de serviço de transporte público coletivo de passageiros, nos pontos de parada regulamentados do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, enquadra-se como fraude prevista no "caput" deste artigo.

Art. 3º - A cobrança da realização de serviços de transporte coletivo de passageiros não autorizados será feita pela Secretaria de Transportes, através do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, em esforço conjunto, por convênio específico para esse fim, com a Secretaria de Segurança Pública, através do Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF e da Polícia Militar do Distrito Federal-PMDF, assim como de outros órgãos ou entidades que se fizerem necessários.

Art. 4º - As infrações de que tratam o artigo 2º e seu parágrafo único sujeitarão o infrator às seguintes penalidades, de caráter cumulativo, sem prejuízo das demais sanções pertinentes:

I - multas no valor de:

a) - R\$ 488,15 (quatrocentos e oitenta e oito reais e quinze centavos), no caso da cometimento da infração pela primeira vez;

b) - R\$ 976,30 (novecentos e setenta e seis reais e trinta centavos), em caso de reincidência;

II - participação obrigatória em curso especial de reciclagem de trânsito, indicado pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU ou pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF;

III - vistoria obrigatória do veículo, realizada pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF;

IV - instauração de ação ou processo administrativo, fiscal, penal ou de defesa do consumidor;

Art. 5º - Quando a infração for cometida utilizando veículo autorizado, o titular da permissão ou autorização a qual estiver vinculado o veículo estará sujeito, além das penas previstas nos incisos I, II e IV do artigo anterior, às seguintes penalidades:

I - interdição da atividade remunerada do transporte coletivo de passageiros, conforme regulamentação do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, que deverá incluir os procedimentos e normas para a retenção, remoção e apreensão do veículo;

II - cassação da concessão, permissão, autorização ou registro por infração ao disposto no regulamento do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU;

III - vistoria obrigatória, realizada pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU;

Art. 6º - As infrações poderão ser autuadas pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU,

pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF ou pela Polícia Militar do Distrito Federal-PMDF.

Parágrafo único - Os veículos apreendidos somente serão liberados após o pagamento das multas, preços públicos e demais encargos ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU e Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF, bem como a descaracterização dos padrões de pintura e equipamentos exclusivos dos serviços de transportes público ou privado do Distrito Federal.

Art. 7º - Os recursos às penalidades previstas nos artigos 4º e 5º, deverão ser encaminhados ao Diretor do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU, em única instância, mediante pagamento prévio das penas pecuniárias, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

Art. 8º - O produto da arrecadação da aplicação das penalidades previstas neste Decreto, deverá ser destinado ao Fundo de Transportes.

Art. 9º - Os serviços de transporte coletivo privado, realizados sob fretamento ou próximo de entregadores ficam obrigados a se registrar junto ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU, devendo obedecer as normas e critérios estabelecidos mediante Instrução de Serviço.

Parágrafo único - Serão analisados e estarão sujeitos a aprovação ou modificações, os itinerários, horários, pontos de embarque e desembarque, de modo a não haver prejuízo ao bom funcionamento dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal.

Art. 10 - Os operadores de serviços de transportes interestaduais de passageiros, inclusive aqueles com características urbanas ou semi-urbanas que transitem no território do Distrito Federal, ficam obrigados a observar a legislação do Distrito Federal.

Art. 11 - O serviço de transporte privado coletivo poderá ser operado por empresa pública ou privada ou pessoa física, desde que devidamente registrado no DMTU, sem o pagamento individual de passagem, não podendo assumir o caráter de serviço aberto ao público.

Art. 12 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de fevereiro de 1996
10ª República e 36ª de Brasília
CRISTOVAM BUARQUE

DECRETO Nº 17.384, DE 27 DE MAIO DE 1996 - Publicado no DODF nº 103, de 29 de maio de 1996(republicado por ter saído com incorreção, no DODF nº 102, de 28.05.96, seção I, pág. 4347) - Altera dispositivos do Decreto nº 17.161, de 28 de fevereiro de 1996, que regulamenta o artigo 28 da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, com redação dada pelo artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995.

DECRETO Nº 17.384, DE 27 DE MAIO DE 1996 (*)

Altera dispositivos do Decreto nº 17.161, de 28 de fevereiro de 1996, que regulamenta o artigo 28 da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, com a redação dada pelo artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995, e dá outras providências.



O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e considerando a necessidade de complementar a regulamentação do artigo 28 da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, com a redação dada pelo artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995, constante do Decreto nº 17.161, de 28 de fevereiro de 1996, decreta:

Art. 1º - O Decreto nº 17.161, de 28 de fevereiro de 1996, fica alterado como segue:

I - O artigo 3º fica acrescido de 03(três) parágrafos, com as seguintes redações:

§ 1º - Fica delegada competência aos Secretários de Segurança Pública e de Transportes, bem como ao Comandante da Polícia Militar para, em nome do Distrito Federal, firmarem o convênio de que trata este artigo.

§ 2º - Fica o DMTU/DF autorizado a utilizar recursos do Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, provenientes da arrecadação das multas previstas neste Decreto, para repasse à Polícia Militar e ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal.

§ 3º - Os recursos de que trata o parágrafo anterior deverão ser empregados na aquisição, manutenção e conservação de veículos e equipamentos e no pagamento de serviços necessários às operações para cobrir a realização de serviços de transporte coletivo de passageiros não autorizados.

II - O artigo 4º fica acrescido de 01(um) parágrafo único, com a seguinte redação:

Parágrafo único - Será considerado reincidente o infrator que, nos últimos 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, tenha sido penalizado pela prática de qualquer das infrações previstas neste Decreto.

III - O artigo 7º fica acrescido de 05(cinco) parágrafos, com as seguintes redações:

§ 1º - Os recursos deverão ser interpostos por escrito e poderão ser apresentados no prazo de 10(dez) dias úteis, a contar da data do pagamento da multa aplicada, em conta específica do DMTU/DF, no Banco de Brasília S/A, destinada a esse fim.

§ 2º - O recurso deverá ser instruído com toda a prova do alegado, indispensável ao julgamento.

§ 3º - O Diretor-Geral do DMTU/DF terá o prazo de 15 (quinze) dias úteis para se manifestar sobre o recurso interposto.

§ 4º - Provido o recurso, o Diretor-Geral determinará o cancelamento da penalidade e a devolução do valor pago, que será efetuada em até 10 (dez) dias úteis, contados da data da decisão.

§ 5º - Não serão conhecidos os recursos apresentados sem a comprovação do pagamento da multa aplicada, nem os que forem interpostos após decorrido o prazo previsto no parágrafo 1º deste artigo.

Art. 2º - O Secretário de Transportes baixará as normas complementares necessárias à operacionalização do disposto neste Decreto.

Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 27 de maio de 1996.
108ª da República e 37ª de Brasília.

CRISTOVAM BUARQUE

(*) N. DA DIJOF/IN - Republicado por ter saído com incorreção, no DODF nº 102, de 28.5.96, Seção I, pág. 4347.

• **DECRETO Nº 16.999, DE 12 DEZEMBRO DE 1995** - Publicado no DODF nº 239, de 13 de dezembro de 1995 - Constitui Comissão para os que especifica.



DECRETO Nº 16.999, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1995

Constitui Comissão para os fins que especifica.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, Inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal e tendo em vista o disposto no artigo 3º e seu parágrafo único, da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995, decreta:

Art. 1º - Fica constituída Comissão para proceder ao reexame das penalidades impostas aos transportadores autônomos, que realizaram serviço remunerado de transporte coletivo de passageiros não autorizado que, por isso, tiveram suas Carteiras Nacionais de Habilitação apreendidas ou cassadas, conforme prevê o Código Nacional de Trânsito.

Art. 2º - A Comissão será composta por representantes dos seguintes Órgãos:

- Secretaria de Segurança Pública - SSP;
- Secretaria de Transportes - ST;
- Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF;
- Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF;
- Consultoria Jurídica do Gabinete do Governador do Distrito Federal;
- Conselho Nacional de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE;
- Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal - DMTU/DF;
- Polícia Militar do Distrito Federal - PMDF;

Art. 3º - Os trabalhos da Comissão serão coordenados pelo Diretor-Geral do DETRAN/DF, que será o Representante nato do Órgão.

Art. 4º - Fica o Coordenador da Comissão autorizado a convidar representantes do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, do Ministério da Justiça e da Câmara Legislativa do Distrito Federal, para participarem dos trabalhos e das reuniões da Comissão, inclusive com direito a voto.

Art. 5º - A designação dos integrantes será efetuada em ato próprio, após cada órgão proceder a indicação dos seus respectivos representantes ao Coordenador da Comissão, no prazo de três dias, a partir da publicação deste Decreto.

Parágrafo Único - Cada Órgão poderá indicar, também, um Representante-Substituto, que atuará nos impedimentos eventuais do Titular.

Art. 6º - O apoio administrativo à Comissão de que trata o presente Decreto será prestado pelo DETRAN-DF e pela Secretaria de Transportes do DF.

Art. 7º - Fica estabelecido o prazo de trinta dias, a partir da publicação deste Decreto, para o desenvolvimento dos trabalhos e a apresentação de uma proposta.

Art. 8º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, DF 12 de Dezembro de 1995
107ª da República e 36ª de Brasília.

CRISTOVAM BUARQUE

DECRETO Nº 17.161, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1996, Publicado no DODF nº 41 de 29 de fevereiro de 1996, REGULAMENTA O ARTIGO 28 DA LEI Nº 239 DE 10 DE FEVEREIRO DE 1992, COM A REDAÇÃO DADA PELO ARTIGO 2º DA LEI Nº 953, DE 13 DE NOVEMBRO DE 1995 E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.



DECRETO Nº 17.161, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1996

Regulamenta o Artigo 28, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, com a redação dada pelo Artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995 e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e tendo em vista o disposto no Artigo 28, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de

1992, com a redação dada pelo Artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995, decreta:

Art. 1º - É vedada a prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros, público ou privado, de forma remunerada, sem prévia concessão, permissão ou autorização do Governo do Distrito Federal, ou registro na Secretaria de Transportes, através do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, observados os conceitos, diretrizes e normas específicas, aplicáveis a cada modalidade.

Parágrafo único - Para efeito deste Decreto, define-se como:

I - serviço de transporte público aquele em que o acesso ao veículo é livre a qualquer pessoa, ou que o acesso de um passageiro não impeça o acesso de outro, salvo com restrições legais ou de capacidade física ou econômica devidamente regulado pelo Poder Público, explorado de forma remunerada, com tarifa determinada;

II - serviço de transporte coletivo aquele oferecido a mais de uma pessoa ou grupo de pessoas;

III - serviço de transporte público coletivo aquele que, devidamente regulado pelo Poder Público, é livre a qualquer pessoa ou grupo de pessoas, explorado de forma remunerada, com tarifas fixadas pela autoridade competente;

IV - serviço de transporte privado coletivo aquele de acesso restrito, determinado pelo contratante, operado segundo norma contratual devidamente registrada no Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, oferecido a mais de uma pessoa ou grupo de pessoas.

Art. 2º - Constitui fraude a realização, por pessoa física ou jurídica, de serviço de transporte coletivo, público ou privado, de passageiros, para o qual não esteja devidamente autorizada pelo Distrito Federal, de acordo com o disposto no artigo 28 e seu parágrafo 1º da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, com a redação dada pelo artigo 2º da Lei nº 953, de 13 de novembro de 1995.

Parágrafo único - O alijamento de passageiros, para embarque em veículo não autorizado para a exploração de serviço de transporte público coletivo de passageiros, nos pontos de parada regulamentados do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, enquadra-se como fraude prevista no "caput" deste artigo.

Art. 3º - A cobrança da realização de serviços de transporte coletivo de passageiros não autorizados será feita pela Secretaria de Transportes, através do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, em esforço conjunto, por convênio específico para esse fim, com a Secretaria de Segurança Pública, através do Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF e da Polícia Militar do Distrito Federal-PMDF, assim como de outros órgãos ou entidades que se fizerem necessários.

Art. 4º - As infrações de que tratam o artigo 2º e seu parágrafo único sujeitarão o infrator às seguintes penalidades, de caráter cumulativo, sem prejuízo das demais sanções pertinentes:

I - multas no valor de:

a) - R\$ 488,15 (quatrocentos e oitenta e oito reais e quinze centavos), no caso de cometimento da infração pela primeira vez;

b) - R\$ 976,30 (novecentos e setenta e seis reais e trinta centavos), em caso de reincidência.

II - participação obrigatória em curso especial de reciclagem e trânsito, indicado pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU ou pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF;

III - vistoria obrigatória do veículo, realizada pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF;

IV - instauração de ação ou processo administrativo, fiscal, penal ou de defesa do consumidor.

Art. 5º - Quando a infração for cometida utilizando veículo autorizado, o titular da permissão ou autorização a qual estiver vinculado o veículo estará sujeito, além das penas previstas nos incisos I, II e IV do artigo anterior, às seguintes penalidades:

I - interdição da atividade remunerada do transporte coletivo de passageiros, conforme regulamentação do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, que deverá incluir os procedimentos e normas para a retenção, remoção e apreensão do veículo;

II - cassação da concessão, permissão, autorização ou registro por infração ao disposto no regulamento do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU;

III - vistoria obrigatória, realizada pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU.

Art. 6º - As infrações poderão ser autuadas pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF ou pela Polícia Militar do Distrito Federal-PMDF.

Parágrafo único - Os veículos apreendidos somente serão liberados após o pagamento das multas, preços públicos e demais encargos ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU e Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF, bem como a descaracterização dos padrões de pintura e equipamentos exclusivos dos serviços de transportes público ou privado do Distrito Federal.

Art. 7º - Os recursos às penalidades previstas nos artigos 4º e 5º, deverão ser encaminhados ao Diretor do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU, em única instância, mediante pagamento prévio das penas pecuniárias, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

Art. 8º - O produto da arrecadação da aplicação das penalidades previstas neste Decreto, deverá ser destinado ao Fundo de Transportes.

Art. 9º - Os serviços de transporte coletivo privado, realizados sob fitamento ou próprio de empregados ficam obrigados a se registrarem junto ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU, devendo obedecer as normas e critérios estabelecidos mediante Instrução de Serviço.

Parágrafo único - Serão analisados e estarão sujeitos a aprovação ou modificações os itinerários, horários, pontos de embarque e desembarque, de modo a não haver prejuízo ao bom funcionamento dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal.

Art. 10 - Os operadores de serviços de transportes interestaduais de passageiros, inclusive aqueles com características urbanas ou semi-urbanas que transitam no território do Distrito Federal, ficam obrigados a observar a legislação do Distrito Federal.

Art. 11 - O serviço de transporte privado coletivo poderá ser operado por empresa pública ou privada ou pessoa física, desde que devidamente registrado no DMTU, sem o pagamento individual de passagem, não podendo assumir o caráter de serviço aberto ao público.

Art. 12 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de fevereiro de 1996
191ª República e 36ª de Brasília
CRISTOVAM BUARQUE

416

DECRETO Nº 17.045, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1995 - Publicada
no DODF nº 247, de 26 de dezembro de 1995 - Aprova o novo
Regulamento do Serviço de Transporte Público Alternativo do
Distrito Federal - STPA/DF.



DECRETO Nº 17.045, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1995

Aprova o novo Regulamento do Serviço de
Transporte Público Alternativo do Distrito
Federal - STPA/DF.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal e considerando o disposto na Lei nº 184, de 04 de dezembro de 1991, alterada pela Lei nº 653, de 13 de novembro de 1995, considerando as alterações ao Regulamento do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal - STPA/DF, aprovadas pelo Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - CTPC/DF, julgadas necessárias ao bom funcionamento daquele Serviço, considerando a necessidade de se consolidarem as alterações já promovidas no Regulamento do STPA/DF, decreta:

Art. 1º - Fica aprovado o novo Regulamento do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal - STPA/DF, que a este acompanha.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se os Decretos nº 13.710, de 07 de janeiro de 1992, nº 14.909, de 02 de agosto de 1993, nº 16.223, de 27 de dezembro de 1994 e demais disposições em contrário.

Brasília, 22 de dezembro de 1995.
107ª da República e 36ª da Brasília
CRISTOVAM BUARQUE

REGULAMENTO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO
ALTERNATIVO DO DISTRITO FEDERAL - STPA/DF

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - O Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal - STPA/DF, integrante do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, será prestado por delegação do Poder Executivo, outorgada sob o regime de permissão e obtida mediante participação do candidato em processo licitatório.

Parágrafo único - A abertura de processo licitatório será precedida obrigatoriamente de estudos técnicos aprovados pelo Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - CTPC/DF.

Art. 2º - A prestação do mencionado serviço dar-se-á em observância ao disposto pela Lei nº 194, de 04 de dezembro de 1991 e legislação posterior, aplicável à espécie, bem assim por este Regulamento, pelo Código Nacional de Trânsito e seu respectivo Regulamento, e normas complementares expedidas por órgãos competentes, especialmente o CTPC/DF.

Art. 3º - O STPA/DF tem natureza complementar aos serviços de transporte público individual e coletivo do Distrito Federal e suas linhas não poderão ser coincidentes ou concorrentes com aquelas do serviço do tipo convencional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF.

§ 1º - Define-se como complementar a operação do transporte alternativo a forma a suprir, em termos geográficos, temporais e por segmentos diferenciados, o serviço convencional, onde este se mostre inadequado ou impróprio ao atendimento da demanda, por economicamente inviável ou excessivamente oneroso ao conjunto do sistema.

§ 2º - Define-se como serviços coincidentes aqueles que se utilizam de itinerário cujo percurso se superponha em mais de 50% (cinquenta por cento) do itinerário do alternativo, sendo que em trecho de via com grande carregamento, esta não pode ser superior a 20% (vinte por cento), e disputam pelo interesse da mesma demanda.

§ 3º - Define-se como trecho de via de grande carregamento o segmento de via com mais de 100 (cem) veículos do STPC/DF passando por sentido, servindo a mais de 5.000 (cinco mil) passageiros no intervalo de 1h (uma hora).

§ 4º - A complementaridade pode se dar em espaço físico compartilhado desde que o percurso do serviço não se superponha em mais de 50% (cinquenta por cento) da linha do alternativo, sendo que em trecho de via com grande carregamento, esta não pode ser superior a 20% (vinte por cento).

Art. 4º - A delegação dos serviços será outorgada por ato do Secretário de Transportes, instrumentalizado pela expedição do competente contrato de adesão, conforme disposto no Art. 40, da Lei 8.971/95.

§ 1º - A delegação de que trata o "caput" deste artigo será deferida, exclusivamente, à pessoa física, proprietária única do veículo para tal fim cadastrado; vedada, em qualquer hipótese, sua outorga a pessoa jurídica.

§ 2º - Para cada permissão outorgada será admitido o cadastramento de um único veículo de cada vez, assegurada a sua substituição, mesmo antes de atingido o limite de sua vida útil, definido no art. 24 deste Regulamento.

§ 3º - Em qualquer hipótese de substituição, esta dar-se-á, sempre, por veículo de idade igual ou inferior ao do anterior, preenchidos, igualmente, todos os requisitos exigidos para o cadastramento de veículos no STPA/DF.

Art. 5º - Os permissionários do serviço não integrarão a Câmara de Compensação do Distrito Federal, instituída pela Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992.

CAPÍTULO II
DO REGIME DE EXPLORAÇÃO

Art. 6º - A exploração do serviço de transporte público alternativo será realizada em caráter contínuo e permanente, correndo por conta do permissionário toda e qualquer despesa dela decorrente, inclusive as relativas a pessoal, operação, manutenção, tributos, encargos sociais, trabalhistas e previdenciários.

Art. 7º - O número de permissões será estabelecido pelo CTPC/DF, mediante proposta do DMTU/DF, e terá como limite máximo o percentual de 30% (trinta por cento) calculado sobre o total da frota de veículos cadastrados no serviço convencional do STPC/DF.

§ 1º - O número de permissões será fixado por critérios técnicos para cada área do Distrito Federal e será aprovado pelo CTPC/DF.

§ 2º - O preenchimento de eventuais vagas relativas a este percentual deverá ser procedido a cada 6 (seis) meses.

Art. 8º - O termo de permissão conterá as cláusulas essenciais exigidas na legislação pertinente e estará de acordo com os termos do edital de licitação.

Parágrafo único - A especificação do serviço, compreendendo itinerário, número de viagens, período de operação, locais de embarque e desembarque e pontos de parada dos veículos e nível tarifário, será



objeto de Ordem de Serviço expedida pelo Diretor-Geral do DMTU/DF.

Art. 9º - O DMTU/DF poderá, a qualquer tempo, modificar a especificação dos serviços, não cabendo ao permissionário direito a nenhuma indenização de qualquer natureza.

Art. 10 - O Secretário dos Transportes, pela superveniência de decisão judicial, lei ou evento que comprometa a legalidade, a oportunidade ou a conveniência da continuidade da prestação dos serviços delegados, poderá anular ou revogar a permissão.

Art. 11 - É facultado ao permissionário desistir da permissão sem que essa desistência possa constituir, em seu favor ou em favor de terceiro, direito de qualquer natureza, seja a que título for.

Parágrafo único - A intenção de desistir será comunicada com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, contados da data prevista para a cessação da operação.

Art. 12 - A transferência do direito de permissão para exploração do STPA/DF somente poderá ser autorizada aos permissionários que atenderem a todas as exigências desse regulamento, da legislação pertinente e do edital de licitação e que operarem no serviço por período mínimo de 1 (um) ano e seu reterno como permissionário somente poderá se dar após igual período fora do sistema.

Parágrafo único - Nas cases abaixo não será exigido o cumprimento dos prazos previstos no caput deste artigo.

I - por efeito de direito hereditário, na forma da lei civil;

II - no caso de viúva(s) ou herdeiro menor, sem a habilitação exigida, com autorização judicial.

Art. 13 - Os permissionários deverão preencher os seguintes requisitos:

I - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, categoria "D" expedida pelo DETRAN/DF ou pelo mesmo averbada;

II - 01 (um) ano de experiência comprovada como motorista;

III - ser proprietário do veículo, admitindo-se o arrendamento mercantil para pessoa física;

IV - ser profissional autônomo;

V - ter o veículo emplacado e registrado no Distrito Federal, na categoria de aluguel;

VI - ser qualificado em processo público de seleção;

VII - apresentar auto de vistoria do veículo pelo DETRAN/DF e pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU/DF;

VIII - não deter qualquer outra autorização, permissão ou concessão para fins comerciais do Distrito Federal;

IX - comprovar que está em dia com suas obrigações tributárias perante o GDF;

X - ser aprovado em treinamento específico oferecido pelo GDF;

XI - apresentar certidão negativa de feitos criminais;

XII - não estar cadastrado como preposto em outro serviço de transporte;

XIII - outras previstas em legislação pertinente ou no edital de licitação;

XIV - ser residente no Distrito Federal há no mínimo 2 (dois) anos;

XV - outros previstos em edital de licitação.

§ 1º - No caso de candidato que tenha tido apreendido a sua carteira de habilitação por estar realizando transporte coletivo de passageiros remunerado e não autorizado na forma prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT, é dispensada a apresentação desse documento previsto no inciso I, quando da inscrição na licitação, sendo contudo obrigatória sua apresentação para o recebimento do termo de permissão.

§ 2º - Nos casos previstos no Art. 12, inciso II, admite-se a não apresentação da CNH "D" - não podendo o permissionário conduzir o veículo.

CAPÍTULO III DO PLANEJAMENTO DO SERVIÇO

Art. 14 - O DMTU/DF poderá implementar qualquer proposta de criação, alteração ou extinção de linha ou característica do STPA/DF, objetivando atender às necessidades e conveniências dos usuários, da comunidade, do sistema de transporte público e da economia do Distrito Federal, após aprovada pelo CTPC/DF.

Parágrafo único - As ações de que trata o "caput" deste artigo deverão basear-se em pesquisas, estudos técnicos e avaliações de seus reflexos econômicos, sociais e políticos.

Art. 15 - As decisões de que trata o artigo anterior serão tomadas com base em projetos técnicos elaborados pelo DMTU/DF, que conterão:

I - descrição do objetivo pretendido;

II - justificativa para a ação proposta;

III - especificações técnicas detalhadas de:

a) área de atuação;

b) pontos terminais, de controle e de soltura;

c) itinerários;

d) frequências e tabelas horárias;

e) número de identificação da linha e padronização visual específica;

f) tempo de percurso;

IV - avaliação dos possíveis e prováveis reflexos financeiros da ação proposta sobre o STPA/DF e serviço convencional do Distrito Federal;

V - outros elementos considerados necessários à definição da proposta.

Art. 16 - O DMTU/DF assegurará a mais ampla participação possível da comunidade durante as fases de pesquisa e de avaliação dos reflexos das propostas a implementar.

Art. 17 - O DMTU/DF manterá um acompanhamento permanente da operação, buscando adaptar, o mais rapidamente possível, as especificações da oferta a eventuais modificações detectadas na demanda.

Art. 18 - O DMTU/DF realizará avaliações periódicas do serviço, no seu todo ou por partes, objetivando identificar tendências e propor diretrizes que assegurem sua plena integração ao STPC/DF e norteiem o planejamento a médio e longo prazo.

Art. 19 - Para atender a modificações nas necessidades dos usuários ou nas condições de exploração, o DMTU/DF poderá propor novas normas, ou alterações às já existentes, que visem aprimorar o serviço oferecido à comunidade.

Art. 20 - A implantação de novas linhas ou de alterações às já existentes será precedida de ampla divulgação e acompanhada, quando for o caso, de campanha de orientação para facilitar a adaptação do usuário às novas condições.

Art. 21 - O DMTU/DF incluirá o STPA/DF nos planos de contingência integrados para a utilização do transporte público coletivo em situações de emergência.

CAPÍTULO IV DOS VEÍCULOS

Art. 22 - Somente poderá ser aceito no STPA/DF veículo licenciado no DETRAN/DF como de aluguel, dotado de 4 (quatro) portas e com capacidade de lotação mínima de 9 (nove) e máxima de 12 (doze) pessoas acomodadas em assento, inclusive o motorista e o cobrador, observada a capacidade especificada no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV.

Art. 23 - Os veículos credenciados para o STPA/DF deverão estar equipados com tacógrafo ou similar, cintos de segurança, além de outros equipamentos para controle da operação, e de segurança que o DMTU/DF julgar necessário, além dos definidos no CNT.

§ 1º - O tacógrafo ou equipamento similar de que trata este artigo deverá ser especificado pelo DMTU/DF em norma complementar.



§ 2º - O permissionário entregará os discos diagramas periodicamente ao DMTU/DF, conforme disciplinado em normas complementares.

§ 3º - Os cintos de segurança são do tipo "três pontos", com retrator nos assentos dianteiros, prontos para portas, e do tipo sub-abdominal nos demais assentos.

Art. 21 - O limite da vida útil dos veículos é fixado em 6 (seis) anos.

§ 1º - Atópido o limite de sua vida útil a substituição do veículo dar-se-á, sempre por outro de idade inferior.

§ 2º - A contagem do prazo de vida útil de cada veículo terá como termo inicial o ano de sua fabricação especificado no CRIV.

§ 3º - Vendida a idade limite do veículo, o permissionário terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data da ocorrência do evento para promover, neste mesmo prazo, a sua substituição e apresentação do novo veículo ao DMTU/DF, observada a proibição constante do artigo 41, inciso XV, alínea "a" deste Regulamento.

Ref. 01.02.96

§ 4º - O cadastramento do novo veículo terá como pré-requisito a comprovação da completa descaracterização do veículo substituído, inclusive a baixa da placa de aluguel.

§ 5º - Corrido, por conta do permissionário todas as despesas relativas a substituição do veículo, quaisquer que sejam as causas e motivos determinantes desta substituição.

Art. 25 - Os veículos obedecerão aos padrões de pintura externa e de informação ao usuário, definidos pelo DMTU/DF, após oitiva o CIPC/DF.

Parágrafo único - Será permitida a fixação de publicidade em espaço e condições previamente definidos pelo DMTU/DF.

Art. 26 - Antes do ingresso no STPA/DF, os veículos deverão passar por vistorias do Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF e Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos DMTU/DF, em que deverão ser cheçadas as exigências da regulamentação que rege STPA/DF, especialmente no que se refere à padronização visual e equipamentos específicos.

§ 1º - Além das vistorias de que trata o caput deste artigo, os veículos integrantes do STPA/DF serão obrigatoriamente vistoriados, a cada 4 (quatro) meses pelo DMTU, que emitirá o comprovatório a ser afixado na parte interna do veículo, em local visível pelos usuários e pela fiscalização.

§ 2º - Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o DMTU/DF poderá, a seu critério, determinar a realização de vistoria aleatória nos veículos que compõem a frota do STPA/DF.

§ 3º - A constatação de falta ou deficiência que impeça a aprovação do veículo em vistoria ensejará a emissão de notificação de irregularidade, na forma do artigo 64 deste Regulamento.

§ 4º - A existência de débito de qualquer natureza do permissionário para com o DMTU/DF impede a realização de vistoria prevista neste artigo, podendo implicar a apreensão do veículo conforme previsto no artigo 54, inciso I, deste Regulamento.

§ 5º - Somente poderão operar no serviço veículos devidamente segurados contra riscos de responsabilidade civil, com cobertura para passageiros e terceiros.

Art. 27 - É obrigatória a execução do plano de manutenção preventiva recomendado pelo fabricante do veículo e pelo DMTU/DF.

CAPÍTULO V DA REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 28 - A exploração dos serviços de transporte público alternativo será remunerada pelas tarifas aprovadas por ato do Governador do Distrito Federal.

Art. 29 - É permitida a utilização de vale-transporte desde que este corresponda ao mesmo valor da tarifa, da linha em que o veículo esteja operando, sendo obrigatória a sua aceitação pelo permissionário.

Art. 30 - É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito a gratuidade e a concessão de descontos tarifários nos casos previstos em lei federal, lei ou norma do Distrito Federal.

Parágrafo único - No caso de tarifa com desconto para estudante deverá ser baixada norma específica pelo DMTU/DF.

Art. 31 - Os permissionários do STPA/DF deverão recolher mensalmente ao DMTU/DF 2% (dois por cento) da receita operacional bruta, de forma equivalente ao estabelecido nos decretos tarifários, para o STPC/DF, conforme previsto na legislação pertinente e de acordo com as normas e procedimentos determinados pelo DMTU/DF.

CAPÍTULO VI DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 32 - Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos dos usuários:

- I - receber serviço adequado;
- II - receber do poder permitente e do permissionário informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha, observadas as normas do poder permitente;
- IV - tomar conhecimento das providências adotadas pelo DMTU/DF a respeito de queixas ou reclamações formuladas com respeito à prestação do serviço;
- V - organizar-se em associações para a defesa de interesses relativos ao serviço.

§ 1º - Para os efeitos deste artigo, entende-se como:

- I - serviço adequado, o que satisfaz às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;
- II - atualidade, a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria do serviço.

§ 2º - Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações ou equipamentos;
- II - autorizada pelo poder permitente, com base no artigo 5º da Lei nº 194, de 04 de dezembro de 1991.

Art. 33 - São obrigações dos usuários:

- I - cumprir e zelar pelo cumprimento das normas relativas às condições de transporte dos passageiros no veículo;
- II - pagar a tarifa estabelecida para o serviço;

III - levar ao conhecimento do poder público e do permissionário as irregularidades de que tenha conhecimento, referentes ao serviço prestado;

IV - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pelo permissionário na prestação do serviço;

V - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos e privados utilizados na prestação do serviço;

VI - comportar-se adequadamente.

CAPÍTULO VII DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS

Seção I

DOS DIREITOS

Art. 34 - O permissionário poderá cadastrar junto ao DMTU/DF, como seus prepostos, 2 (dois) condutores-substitutos e até 3 (três) auxiliares-cobreadores.

§ 1º - Em caso de utilização de prepostos, estes deverão obrigatoriamente ser cadastrados no DMTU/DF.

§ 2º - O condutor-substituto deverá, também, atender os requisitos incluídos no artigo 13, inciso I, X, XI



e XII, deste Regulamento.

§ 3º - Os auxiliares - cobradores deverão atender os requisitos incluídos no Art. 13, incisos X, XI e XII.

§ 4º - O cobrador com idade entre 14 (quatorze) e 18 (dezoito) anos não poderá trabalhar em horário noturno, na forma do art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal.

§ 5º - Salvo na condição de aprendiz, não será cadastrado, como cobrador, menor de 14 (quatorze) anos de idade, na forma do art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal.

Art. 35 - Para fins operacionais poderão ser organizadas cooperativas, integradas exclusivamente por permissionários do serviço, cadastradas, em caráter obrigatório, no setor próprio do DMTU/DF.

Art. 36 - O DMTU/DF, a pedido do permissionário, observada a conveniência do serviço, poderá autorizar a interrupção da prestação dos serviços delegados pelo prazo máximo de 30 (trinta) dias por ano.

Parágrafo único - A interrupção da prestação dos serviços por prazo superior ao autorizado será considerada como existência da permissão e caracterizará sua cassação.

Art. 37 - O condutor, em face de suas responsabilidades, poderá se negar a movimentar o veículo, caso qualquer passageiro esteja:

I - fumando ou bebendo;

II - portando aparelhos sonoros de modo a perturbar os demais passageiros;

III - recusando-se a utilizar o cinto de segurança;

IV - praticando atitude inconveniente;

V - transportando animais e objetos incompatíveis com o conforto e segurança dos demais passageiros.

Seção II

DAS OBRIGAÇÕES

Art. 38 - Constituem obrigações do Permissionário:

I - Cumprir e fazer cumprir o presente Regulamento e demais normas legais pertinentes observadas rigorosamente, as especificações e características de exploração do serviço delegado;

II - Cumprir o número, tabela horária, padronização visual estabelecida (placa numerária e listras);

III - comunicar, ao setor próprio do DMTU/DF, no primeiro horário de expediente subsequente, qualquer motivo de força maior ou de caso fortuito, determinante de alteração das previstas do item anterior;

IV - prestar o serviço conforme as especificações do DMTU/DF;

V - participar nos programas destinados ao treinamento de pessoal de operação;

VI - assegurar, em caso de interrupção de viagem, a não cobrança ou a devolução do valor da tarifa e providenciar outra condução para passageiros;

VII - prestar socorro às pessoas feridas, em caso de acidente;

VIII - comunicar ao DMTU/DF, no primeiro horário subsequente ao fato, a ocorrência de qualquer acidente;

IX - submeter a vistoria, antes do retorno à operação, o veículo envolvido em acidente de qualquer natureza;

X - tratar com polidez e urbanidade passageiros, prepostos, outros permissionários e público em geral;

XI - atender solicitações de embarque e desembarque de passageiros, nos pontos autorizados;

XII - parar somente nos pontos autorizados;

XIII - permanecer, quando em operação, sempre uniformizado e identificado, conforme as determinações do DMTU/DF;

XIV - recolher o veículo envolvido em acidente com vítima;

XV - não permitir a saída do veículo do Distrito Federal sem prévia autorização do DMTU/DF;

XVI - estar equipado com aparelhos de controle que o DMTU/DF determinar;

XVII - informar ao DMTU/DF as alterações cadastrais;

XVIII - responsabilizar-se pelas despesas com pessoal, operação, manutenção, tributos, encargos sociais e previdenciários, aqueles decorrentes da compra de equipamentos, para garantir os níveis e a segurança do serviço e também a instalação e manutenção da infra-estrutura de apoio à operação das linhas locais autorizadas pelo DMTU/DF;

XIX - manter seguro contra riscos de responsabilidade civil, como cobertura para passageiros e terceiros;

XX - utilizar somente veículo cadastrado no DMTU/DF;

XXI - portar, permanentemente, quando em operação, a documentação referente à permissão, à propriedade e licenciamento do veículo, à habilitação do condutor e registro dos prepostos;

XXII - executar o plano de manutenção preventiva recomendado pelo fabricante do veículo e pelo DMTU/DF;

XXIII - manter o veículo em perfeitas condições de higiene, conservação, segurança e funcionamento e com padrões de programação visual definidos pelo DMTU/DF;

XXIV - substituir, sistematicamente, o veículo quando este atingir a idade limite estabelecida;

XXV - utilizar no veículo somente o combustível permitido pela legislação em vigor;

XXVI - submeter o veículo, dentro dos prazos fixados, às vistorias que lhes forem determinadas;

XXVII - manter em operação somente veículo com certificado válido de vistoria e portando todos os equipamentos obrigatórios;

XXVIII - recolher o veículo, para verificação e efetivação dos reparos necessários, sempre que houver indício de qualquer defeito que possa colocar em risco a segurança ou o conforto dos passageiros, dando, deste fato, ciência imediata ao DMTU/DF;

XXIX - permitir e facilitar ao DMTU/DF o exercício de suas funções, inclusive o acesso ao veículo e locais onde o mesmo estiver;

XXX - atender, de imediato, as determinações das autoridades competentes, inclusive apresentando o veículo quando solicitado;

XXXI - adotar, prontamente, as providências determinadas nas notificações e intimações emanadas do DMTU/DF;

XXXII - portar no veículo os documentos operacionais, e remeter, nos prazos estabelecidos, os relatórios, documentos e dados exigidos pelo DMTU/DF;

XXXIII - manter em perfeitas condições os equipamentos de registro quilometragem percorrida e viagens realizadas;

XXXIV - manter em serviço somente prepostos prévia e devidamente registrados no DMTU/DF, conforme exigências da legislação vigente;

XXXV - descaracterizar o veículo quando de seu descadastramento, inclusive dando baixa na placa de stique;

XXXVI - comparecer pessoalmente ao DMTU/DF, nos seguintes casos:

a) - inclusão em, exclusão de, ou atualização de cadastro de prepostos ou veículos;

b) - vistoria de veículo;

c) - recebimento do Termo de Permissão e seus aditivos;

d) - recebimento do Ordem de Serviço;

XXXVII - cumprir a legislação trabalhista em vigor;

XXXVIII - operar pessoalmente um período mínimo de 30% (trinta por cento) do tempo diário total do serviço, sendo que os casos excepcionais serão autorizados pelo DMTU/DF.

Seção III

DAS PROIBIÇÕES

Art. 39 - Os permissionários são responsáveis pelas infrações cometidas por si e por seus prepostos.

Art. 40 - Constitui infração ao presente Regulamento:

Cont. Dec. 4º

- I - entregar a direção do veículo a condutor inabilitado ou não registrado como preposto do permissionário no STPA/DF;
- II - utilizar o veículo para quaisquer outros fins não autorizados pelo DMTU/DF;
- III - utilizar-se ou de qualquer forma concorrer para a utilização, do veículo em prática de ação delituosa, como tal definida em lei;
- IV - efetuar reparo no veículo em via pública, exceto aquele de emergência;
- V - abandonar o veículo quando transportando passageiros;
- VI - retirar o veículo do local de acidente, sem prévia autorização da autoridade policial;
- VII - Recusar o transporte de passageiros salvo nos casos previsto no Art. 37 deste Regulamento;
- VIII - cobrar tarifa diferente daquela estabelecida para a linha em operação, pelos órgãos competentes;
- IX - bloquear tráfego;
- X - Operar em itinerário, área ou linha não autorizados;
- XI - interromper a operação do serviço sem a prévia comunicação e assistência do DMTU/DF;
- XII - interromper a viagem, salvo em caso de avaria ou risco eminente;
- XIII - Transportar ou permitir o transporte de:
 - a) explosivos;
 - b) inflamáveis;
 - c) drogas ilícitas;
 - d) objetos volumosos, carpas ou animais que comprometem o conforto e a segurança dos passageiros;
- XIV - embarcar ou desembarcar passageiros fora dos pontos autorizados;
- XV - Trafegar:
 - a) com excesso de lotação;
 - b) com porta ou portas abertas;
 - c) com passageiro acomodado fora dos assentos;
 - d) com veículo que haja ultrapassado o limite de vida útil estabelecido neste Regulamento;
 - e) com passageiro sem utilização do cinto de segurança;
 - f) com aparelho de som ligado
- XVI - operar sem os equipamentos de controle exigidos pelo DMTU/DF;
- XVII - portar ou manter no veículo arma de qualquer espécie;
- XVIII - fumar ou permitir que fumem no interior do veículo;
- XIX - Dirigir:
 - a) sob o efeito de bebida alcoólica ou de qualquer substância estupefaciente;
 - b) efetuando partidas, freadas ou conversões bruscas;
 - c) com velocidade superior à compatível com o local e com as condições de segurança de onde estiver transitando;
 - d) com velocidade excessivamente reduzida, de modo a retardar, deliberadamente ou não, o fluxo de trânsito

CAPÍTULO VIII DO CONTROLE E DA FISCALIZAÇÃO

Art. 41 - Cabe ao DMTU/DF exercer, em caráter permanente, o controle e a fiscalização dos serviços de transporte público alternativo, intervindo quando e de forma que se fizer necessária, para assegurar-lhes continuidade e padrões fixados.

§ 1º - As atividades de controle e de fiscalização serão desenvolvidas pelo DMTU/DF, e as determinações decorrentes serão consubstanciadas em atos formais.

§ 2º - No exercício da fiscalização poderão ser utilizados equipamentos para medição de velocidade e controlada ingestão de bebidas alcoólicas.

Art. 42 - O DMTU/DF manterá cadastro atualizado dos veículos, permissionários e do pessoal de operação, emitindo os certificados de registro cadastral competentes conforme definidos em norma complementar.

Art. 43 - Sem prejuízo das competências que lhe são afetas, o DMTU/DF, na fiscalização a que se refere o Art. 41, fará observar este regulamento e:

- I - quantidade de passageiros transportados;
- II - quilometragem percorrida;
- III - área de operação, tabela horária, itinerários e pontos de parada;
- IV - número de veículos previsto para cada linha;
- V - conforto, segurança, higiene e funcionamento dos veículos;
- VI - programação visual interna e externa dos veículos;
- VII - porte da documentação obrigatória;
- VIII - qualificação dos prepostos junto aos órgãos de trânsito e DMTU/DF;
- IX - conduta do permissionário e de seus prepostos;
- X - cobrança das tarifas estabelecidas;
- XI - instalação, manutenção e uso de equipamentos de controle especificados.

CAPÍTULO IX DO PROCESSO DISCIPLINAR

Art. 44 - As infrações a dispositivos deste Regulamento estão divididas em Grupos, de acordo com a gravidade que lhes é atribuída, em seu Anexo I.

Parágrafo único - A cada grupo de infrações previstas no Anexo I, corresponderá uma penalidade básica, insersa no Anexo II.

CAPÍTULO X DAS PENALIDADES

Art. 45 - Ficam os infratores a dispositivos deste Regulamento sujeitos às seguintes penalidades:

- I - advertência;
- II - multa;
- III - participação em curso de reciclagem, indicado pelo DETRAN/DF ou DMTU/DF;
- IV - retenção do veículo;
- V - lacre do veículo;

- VI - apreensão do veículo;
- VII - suspensão da permissão, por 15 (quinze) dias;
- VIII - cassação da permissão

§ 1º - Aplicar-se-ão cumulativamente as penalidades previstas para cada infração quando duas ou mais forem simultaneamente cometidas.

§ 2º - A reincidência será punida com o agravamento sucessivo da sanção inicial correspondente à infração.

§ 3º - No caso de a penalidade constituir-se em multa, a reincidência será punida com o aumento sucessivo do valor inicial até o limite de 10 (dez) vezes.

§ 4º - Será considerado reincidente o permissionário que, nos 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias imediatamente anteriores à data da lavratura do auto de infração, tenha cometido a mesma infração julgada por decisão irrevogável.

Art. 46 - Concomitantemente à aplicação das penalidades previstas neste Regulamento, será computada pontuação por infração cometida, cuja contagem será igualmente registrada nos cadastros dos permissionários, e seus prepostos, na seguinte proporção:

- I - Grupo A - 1 (um) ponto;

19.045, 22.12.95

II - Grupo B - 2 (dois) pontos;
III - Grupo C - 4 (quatro) pontos.

Art. 47 - A penalidade de advertência será aplicada, por escrito, ao infrator primário que praticar infração classificada no Grupo A, do Anexo I.

Parágrafo único - Considera-se infrator primário aquele que nos últimos trezentos e sessenta e cinco dias não tenha cometido infração enquadrada no grupo A.

Art. 48 - A pena de multa será atribuída às infrações conforme definição do Anexo I, deste Regulamento, e o seu valor pecuniário terá como referência a Unidade Padrão do Distrito Federal - UPDF, vigente no mês do pagamento respectivo, de acordo com a seguinte graduação:

I - Grupo A - 0,435 (quatrocentos e trinta e cinco milésimos) da UPDF;
II - Grupo B - 0,870 (oitocentos e setenta milésimos) da UPDF;
III - Grupo C - 1,741 (um inteiro e setecentos e quarenta e um milésimos) da UPDF.

§ 1º - O pagamento de multa não exonera o infrator de sanar imediatamente a falta que lhe deu origem.
§ 2º - O produto da arrecadação da aplicação da penalidade de multa será destinado ao Fundo de Transporte previsto no Lei nº 219, de 10 de fevereiro de 1992, devendo ser aplicado na melhoria do controle, fiscalização e infra-estrutura do SITC/DF.

§ 3º - O pagamento de multa será efetuado através de documento de arrecadação emitido pelo DMTU/DF, em qualquer agência do Banco de Brasília S.A. - BRB, do qual constará o número do documento que apóia a penalidade.

Art. 49 - A participação em curso de reciclagem torna-se obrigatória para os permissionários que cometerem, no período de 90 (noventa) dias, em 3 (três) infrações referentes ao grupo C, relativas à segurança do passageiro, do veículo ou da operação, previstas nos arts 56, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 67, 68, 70 e 72 do Anexo I.

Parágrafo único - A penalidade relativa ao caput deste artigo poderá estender-se aos prepostos dos permissionários infratores.

Art. 50 - A penalidade de retenção do veículo será aplicada quando o veículo:

I - estiver sendo conduzido por pessoa não cadastrada no DMTU/DF;
II - ao longo da operação, não oferecer as condições especificadas de manutenção, conservação, higiene, e conforto;
III - estiver em operação sem portar a documentação exigida pelo art. 38, incisos XXI e XXVII deste Regulamento.

Parágrafo único - A retenção do veículo somente será efetuada em terminais ou pontos de controle, ressalvados os casos de manifesta insegurança.

Art. 51 - O veículo retido somente será liberado para retorno à operação, após a correção da falta que deu causa à retenção.

Parágrafo único - Não sendo possível a correção imediata do defeito no local, o veículo será apreendido.

Art. 52 - A penalidade de apreensão será aplicada quando o veículo:

I - estiver em operação tendo atingido sua idade limite;
II - estiver circulando em descumprimento a determinação comida em notificação de irregularidade;
III - apresentar padronização diversa daquela estabelecida pelas normas aplicáveis ao serviço;
IV - apresentar defeito em ou ausência de qualquer dos equipamentos obrigatórios;
V - estiver em operação não tendo sido aprovado em vistoria.

Parágrafo único - Quando ocorrer apreensão do veículo em decorrência de ter atingido ou ultrapassado o limite de sua vida útil, estabelecido no art. 24, deste Regulamento, o permissionário assumirá, em termo próprio, compromisso expresso de que irá reutilizá-lo em definitivo de operação, sob pena de cassação da permissão.

Art. 53 - O apreendido será retirado por agente da fiscalização após vistoria que comprove terem sido sanadas as falhas determinantes do apreendimento e pagamento das multas e taxas em atraso.

Parágrafo único - No caso de apreensão do veículo previsto no parágrafo único do art. 52, este será retirado após descaracterização do veículo.

Art. 54 - A penalidade de apreensão será aplicada quando o veículo:

I - estiver em operação com vencido da vistoria vencido ou adulterado;
II - não preencher as condições de segurança exigidas pela legislação de trânsito, por este Regulamento e demais normas aplicáveis;
III - estiver sendo conduzido por pessoa não habilitada;
IV - apresentar o freio violado.

§ 1º - O veículo apreendido será recolhido em instalações apropriadas;
§ 2º - O veículo apreendido somente poderá voltar à operação após realização de vistoria por parte do DMTU/DF.

Art. 55 - O veículo apreendido será liberado após a correção da falta constatada e pagamento das multas e taxas em atraso.

Art. 56 - A penalidade de suspensão da permissão por 15 (quinze) dias será aplicada quando verificar-se o total de 12 (doze) pontos acumulados em 120 (cento e vinte) dias, contados em conformidade com o previsto no artigo 46 deste Regulamento.

Art. 57 - A penalidade de cassação da permissão será aplicada quando:

I - verificar-se o total de pontos acumulados em conformidade com o art. 46 deste Regulamento, nas quantidades e prazos seguintes:

a) 18 (dezoito) pontos, no período de 240 (duzentos e quarenta) dias;
b) 22 (vinte e dois) pontos, no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias.

II - ficar comprovado, em processo administrativo regular, a reincidência na condução do veículo por condutor em estado de embriaguez ou sob o efeito de substância entorpecente;
III - for o permissionário condenado em processo criminal que resulte em aplicação de pena igual ou superior a dois anos de reclusão;
IV - o permissionário interromper a prestação dos serviços por prazo superior ao autorizado, na forma do parágrafo único do art. 36, deste Regulamento;
V - ficar caracterizado que o permissionário, lançando mão de subterfúgios, intercou a transferência irregular da permissão;

VI - descumprir penalidade de suspensão ou colocar em operação veículo liberado, que tenha sido lido na forma do art. 52, inciso I;

VII - venha o permissionário a deter qualquer concessão ou permissão para fins comerciais do Distrito Federal.

§ 1º - Os períodos de que trata o inciso I deste artigo serão contados retroativamente, a partir da data do cometimento de cada infração, após esgotadas as possibilidades de recurso quanto à penalidade a que houver dado causa.

§ 2º - O permissionário que tiver sua permissão cassada somente poderá obter outra após decorridos 02 (dois) anos da efetivação da cassação.

§ 3º - Cumprida a suspensão o permissionário deverá reapresentar-se ao DMTU/DF, comprovando terem sido sanadas as irregularidades que lhe deram causa.

§ 4º - Em caso de não atendimento ao § 2º deste artigo, o DMTU/DF abrirá processo de cassação da permissão.

Art. 58 - A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento não exonera o infrator das consequências civil e penal cabíveis.

7 Revisão 010-96



Seção II DA AUTUAÇÃO

Art. 59 - O registro das irregularidades detectadas será feito pelo agente fiscal do DMTU/DF, mediante auto de infração lavrado em formulário próprio.

§ 1º - Sempre que possível, o agente fiscal deverá solicitar a assinatura, no auto de infração, do infrator.

§ 2º - A assinatura do infrator não significa reconhecimento de culpa, e sua ausência não invalida o ato fiscal.

Art. 60 - O auto de infração de que trata o artigo anterior deverá conter as seguintes informações:

- I - nome do permissionário;
- II - número da linha;
- III - identificação do veículo;
- IV - identificação do infrator, quando possível;
- V - categoria do infrator, quando possível;
- VI - registro do infrator no DMTU/DF, quando possível;
- VII - dispositivo regulamentar infringido;
- VIII - local, data e hora da irregularidade ou infração;
- IX - descrição sucinta da ocorrência;
- X - assinatura ou rubrica e número de matrícula do agente que a lavrou;
- XI - assinatura do infrator, quando possível.

Art. 61 - Os processos administrativos que tenham por objeto a aplicação de penalidades por infração a dispositivos deste Regulamento serão instaurados perante o setor competente do DMTU/DF, conforme definido em sua estrutura organizacional, e terão início com o primeiro ato de ofício, por agente, praticado por servidor competente, comunicando regularmente o permissionário.

Parágrafo único - As irregularidades constatadas na execução dos serviços delegados terão registro formal por servidor competente do DMTU/DF, mediante a lavatura de ato próprio.

Art. 62 - Far-se-á a comunicação da autuação prevista no artigo anterior:

- I - pelo autor do procedimento, ou por servidor competente, com preenchimento provado pela assinatura do permissionário ou do preposto, ou, no caso de recusa, mediante declaração escrita de quem estiver providenciando a autuação do processo;
- II - por via postal ou telegráfica, com prova de recebimento;
- III - por edital, quando resultarem inócuos os meios previstos nos incisos I ou II.

§ 1º - O edital será publicado, uma única vez, em órgão da imprensa oficial e afixado em dependência do DMTU/DF, franqueada ao público.

§ 2º - Considerar-se-á realizada a comunicação da autuação:

- I - se realizada pessoalmente, na data da ciência do intimado ou da declaração de quem fizer a intimação;
- II - se realizada por via postal ou telegráfica, na data do recebimento consignada no "Aviso de Recebimento", ou, na ausência desta data, vinte dias corridos após a entrega da intimação à agência postal e telegráfica;
- III - se por via editalícia, 20 (vinte) dias corridos após a publicação do respectivo edital.

Art. 63 - Nos casos de retenção, apreensão ou sequestro do veículo, o agente fiscal fará constar sua decisão no auto de infração que lhe der causa.

Art. 64 - Quando o veículo não for aprovado em vistoria realizada pelo DMTU/DF ou for aprovado com ressalva, sujeito a revisão de pendência, o agente fiscal expedirá notificação de irregularidade, de caráter não punitivo, determinando a correção das falhas constatadas e o prazo para reapresentação do veículo.

§ 1º - Da notificação de irregularidades deverão constar:

- I - nome do permissionário;
- II - identificação do veículo;
- III - local, data e hora da vistoria;
- IV - relação das falhas a corrigir;
- V - prazo para reapresentação do veículo;
- VI - assinatura e matrícula do agente que a expediu.

§ 2º - A notificação de irregularidade deverá ser entregue ao operador, através de contra-recibo.

Art. 65 - A fiscalização poderá lavrar auto de infração por falta detectada nos documentos operacionais e nos registros de controle de operação.

Seção III DA APLICAÇÃO E EXECUÇÃO DAS PENALIDADES

Art. 66 - A competência para aplicação das penalidades previstas no artigo 45 deste Regulamento será:

- I - dos agentes fiscais do DMTU/DF, no caso do inciso IV, V e VI;
- II - do Coordenador Operacional do DMTU/DF, no caso dos incisos I, II e III;
- III - do Diretor Geral do DMTU/DF, no caso do inciso VII;
- IV - do Secretário de Transportes, no caso do inciso VIII.

Art. 67 - A aplicação de penalidades de competência do Secretário de Transportes, do Diretor Geral do DMTU/DF e do Coordenador Operacional do DMTU/DF far-se-á por meio de ato próprio.

Parágrafo único - Nos casos previstos no artigo 64, inciso I, a aplicação de penalidade será feita por meio de auto de infração, conforme disposto no artigo 59 deste Regulamento.

Art. 68 - A aplicação das penalidades previstas no artigo 45, será precedida da verificação da condição de reincidência e de apreciação das circunstâncias da infração que lhe deram causa, e far-se-á:

- I - em procedimento sumário, nos casos dos incisos I, II e III;
- II - em rito operacional nos casos dos incisos IV, V e VI;
- III - em procedimento formal, nos casos do inciso VII;
- IV - em procedimento formal, com audiência do CTPC/DF, no caso do inciso VIII.

Seção IV DOS RECURSOS

Art. 69 - Das penalidades aplicadas, caberá, nos casos e nas formas previstas por este Regulamento, recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações-JARI do DMTU/DF.

Parágrafo único - O recurso a penalidade prevista no inciso II, do art. 45 deste Regulamento somente poderá ser acento pelo órgão competente após o pagamento da mesma, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a aplicação da referida penalidade.

Art. 70 - Aplicada a penalidade prevista nos incisos IV, V e VI do art. 45, deste Regulamento, o permissionário poderá, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, recorrer à JARI do DMTU/DF.

Art. 71 - A submissão do recurso de que tratam os artigos 69 e 70 ocorrerá sempre precedida de instrução a ser provida pela Coordenação Operacional do DMTU/DF, contendo os elementos pertinentes sobre as condições de reincidência e circunstâncias da lavatura dos autos de infração, além de parecer com proposta de cancelamento ou manutenção da penalidade devidamente justificada.

Parágrafo único - A JARI do DMTU/DF, com base na apreciação das circunstâncias da ocorrência da infração e a manifestação prevista no caput, proverá defesa e declarará insubsistente a penalidade ou providenciará na forma do artigo 66, a aplicação/manutenção da penalidade imposta, dando-se em qualquer das hipóteses, ciência ao interessado.

Art. 72 - Das decisões que apliquem a pena de suspensão ou cassação de permissão, caberá recurso ao Secretário de Transportes, que decidirá após ouvido o CTPC/DF.

§ 1º - O CTPC/DF, após examinar o recurso, poderá propor ao Secretário de Transportes:

- I - manutenção ou insubsistência da pena de suspensão ou cassação de permissão;

(conferência Nº 181/92 e os dispositivos legais vigentes, para a alocação dos permissivos no serviço.

O problema mais sério na estruturação do serviço de transporte alternativo está na falta de definição do conceito "complementar" contido na Lei nº 194. Existe uma extrema necessidade de definir os limites de atuação do transporte alternativo, comparativamente com o serviço convencional, a fim de que o mesmo não seja interpretado como um predador daquele estabelecido anteriormente.

Um outro problema importante identificado, inicialmente, foi na alocação dos permissivos nas linhas, pela dificuldade de seguir a ordem de classificação do resultado da concorrência, uma vez que houve consenso para dar preferência de ingresso nas linhas apêrtes que já possuíam autorização anterior. Isso fez com que não fosse seguida a ordem de classificação dos permissivos no resultado da licitação, com consequência na alocação dos os limites de veículos estabelecidos no projeto de implantação. A repetição disso foi negativa, com o surgimento constante de permissivos insatisfeitos, solicitando mudança de linha, ao colocarem seus nomes em lista de espera das linhas do STPA.

Em julho/93, foi retirada a lista de espera, uma vez que as trocas permissivos de linha fomentavam descontentamentos e irregularidades, onde alguns permissivos chegavam a cobrar na lista de espera seus números em várias linhas. Por sua vez, algumas denúncias de permissivos vendendo o direito de passar a vez na lista de espera para outro, chegaram ao conhecimento do DMTU/DF. Foi constatado ainda que os motivos para permissão de uma linha para outra aconteciam sempre por razões financeiras e publicitárias, havendo, no entanto, desconhecimento dos resultados da outra linha e, muitas vezes, persistia ainda a incerteza de solução de seu problema.

Outro problema para a fiscalização do DMTU e usuários era identificar a qual linha cabia ao permissivo operar. Assim sendo, a programação visual externa dos veículos foi aperfeiçoada, conforme Instrução de Serviço de 23 de setembro de 1993, fazendo-se constar, além do número da permissão, o número da linha que opera, facilitando sobremaneira sua identificação e de seu itinerário. Essa medida ainda foi insuficiente para evitar abusos de má operação. Pois, surgiram denúncias, vindas de outros permissivos e de alguns usuários, de que certos operadores não estavam cumprindo o itinerário completo e, quando o faziam, subdividiam a linha em trechos menores obrigando os usuários ao pagamento de duas ou mais tarifas, no caso de realizarem a viagem de seu ponto de início até o ponto final.

Apesar de todo o esforço para a regulamentação, observa-se que o objetivo esperado não foi atingido, porque:

as linhas do STPA hoje são concorrentes com as do STPC e não complementares do serviço convencional.

- o valor da tarifa do STPA foi limitado no mesmo patamar do STPC;
- a obrigatoriedade da participação do permissivo em pelo menos 50% do tempo diário de operação, foi revogada pela Lei 712, de 29 de setembro de 1994;
- algumas permissões foram vendidas, irregularmente, conforme denúncias chegadas ao conhecimento do DMTU;
- o controle e a fiscalização dos serviços por parte do órgão gestor é bastante difícil;
- o caráter inibido da presença de elementos anteriormente irregulares, não retribuiu, provocando, ao contrário, uma atuação para outros operadores que entraram no sistema provenientes, na maioria, de outros Estados.

4. IMPERFEIÇÕES AINDA CONSTATADAS

Alguns imperfeições ainda podem ser observadas no Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA), relacionados, entre outros, com a documentação, o cadastro dos permissivos, com as condições dos veículos em operação e com o decumprimento do regulamento do serviço, tais como:

- a contagem dos pontos em dobro, prescrita no regulamento do STPA, para as infrações cometidas, quando os permissivos são reincidentes, não está sendo aplicada. Se este fator estivesse sendo utilizado, cerca de 28 permissivos já teriam atingido o limite de pontos pelas infrações cometidas e a administração já poderia dar início ao processo de cassação dessas permissões, além dos outros 5 já cassados;
- a lei que institui o serviço, estabeleceu como limite, a idade máxima para os veículos em 8 (oito) anos, enquanto que o regulamento fixou-a em 4 (quatro) anos. Há uma polémica quanto a esta questão, uma vez que 141 permissivos solicitam denúncia por ter vencido o prazo limite de 4 anos, especificado no regulamento;
- as violações normalmente não ocorrem nos prazos estabelecidos;
- a documentação referente a catenais de habilitação do tipo D, contidas no processo de licitação de 17 (dezoito) permissivos, apresenta problemas de legitimidade estando em fase de apuração;
- alguns permissivos não pagam as multas aplicadas pelas infrações que cometem, e podem ter seus nomes encaminhados à dívida ativa, bem como lhes ser negada a renovação da vistoria de seus veículos, quando vencidos os prazos;
- a entrega dos discos de habilitação carece de regulamentação para que a obrigatoriedade de sua entrega seja exigida, bem como da entrega dos relatórios operacionais, que poderiam facilitar o planejamento do serviço.



a transferência das permissões concedidas aos aprovados no processo licitatório, supõe-se deve estar ocorrendo com frequência, pois, inclusive, foi anunciada em jornal, a venda de kombi autorizada para operar no STPA. A transferência dessas permissões, autorizada pela Lei 772, de 29 de setembro de 1994, já foi objeto de consulta à Procuradoria do DF, tendo sido considerada ilegal, por faltar o disposto na Constituição no tocante à obrigatoriedade de licitação para delegação da prestação de serviços públicos.

7. RISCOS

A operação com o transporte alternativo não foi suficiente para conter a atuação do transporte clandestino, o qual foi intensificado nos últimos meses do ano de 1994, quando houve uma forte pressão, ao novo governo, para a regulamentação da situação deste último. Já no primeiro mês de governo, pôde-se detectar que houve um acréscimo tanto do número, como também das categorias que hoje operam irregularmente, as quais podem ser destacadas as seguintes:

- kombis não regulamentadas;
- kombis regulamentadas que atuam fora do serviço especificado;
- kombis não regulamentados;
- kombis cadastrados para os serviços de fretamento e turismo, atuando como transporte convencional;
- kombis e micro-ônibus destinados ao transporte escolar, mas que também coletam demanda do sistema de transporte público coletivo;
- ônibus que operam as linhas com origem no entorno, mas que ao longo de suas rotas coletam passageiros, sem no entanto serem concessionárias do DF;
- taxis que fazem o serviço de lotação, embora o regulamento não lhes faculte esta atividade;
- veículos particulares, de todos os tipos, recolhendo passageiros em pontos de ônibus e terminais.

Estima-se que hoje existam, no Distrito Federal, cerca de 7000 kombis operando irregularmente, o que significa cerca de 70% a mais do que os 4000 permissivos do Serviço de Transporte Público Alternativo - STPA, somados com aproximadamente mais 4000 ônibus, além das demais categorias citadas acima. Com esta situação, acredita-se que haja uma redução de 30% da demanda do sistema regulamentado em decorrência da atuação do transporte clandestino.

2. CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS SOBRE O STPA

Alguns aspectos, positivos e negativos, podem ser destacados, considerando as situações atuais iniciais, os requerimentos atuais e constantes dos permissivos pela base de seu espaço no mercado, a pouca regulamentação havida no governo, em termos de contingente e de metodologia de trabalho, as permanentes mudanças havidas nos instrumentos legais e, sobretudo, na pouca experiência científica sobre o assunto, que pode ser consultada na literatura técnica. (Quais sejam)

8.1. ASPECTOS POSITIVOS

- ganhos no tempo de espera nas paradas e no tempo total de viagem, em função do aumento natural da frequência;
- aumento de conforto, uma vez que o transporte de passageiros só é permitido acomodados em assento;
- facilidade para formação de clientela, pela proximidade entre o usuário e o permissivo;
- a indefinição, momentânea, de pontos de parada exclusivos para os veículos do STPA, favorece para que o usuário escolha o local que lhe é mais conveniente para embarque e desembarque;
- redução de empregos e absorção de mão de obra não especializada;
- oferecimento de menor intervalo entre viagens para uma mesma demanda.

8.2. ASPECTOS NEGATIVOS

- desconhecida física e combis com a operação dos demais sistemas;
- falta de perspectiva de crescimento, devido às condições estabelecidas na criação do STPA, limitando sua operação com um único veículo e de pequena capacidade;
- incapacidade de os permissivos serem como fiscais para conter a atuação do transporte clandestino;
- dificuldade para controlar ou estabelecer regras operacionais que garantam a regularidade dos serviços;
- perda de receitas fiscais e de impostos que o governo deixa de arrecadar;
- exigência de maior frota para atender uma mesma demanda que a do sistema convencional;
- o custo operacional de três veículos do STPA é equivalente a de um ônibus convencionalmente, o volume de passageiros que um ônibus transporta seria equivalente a de oito veículos do STPA.

9. NOVAS ADAPTAÇÕES NECESSÁRIAS E JUSTIFICATIVAS

Para que sejam tomadas novas medidas que visem o aperfeiçoamento do STPA, os critérios para a definição desse serviço como complementar, relacionado com o conceito básico do serviço de transporte público coletivo, devem ser revisos com base na política de transporte em vigor.

Numa primeira iniciativa, entende-se ser extremamente necessário a realização de novas adaptações para o bom andamento do serviço de transporte alternativo, face a presença elevada de veículos clandestinos no transporte público de passageiros na área do Distrito Federal, podendo ser adotada, total ou parcialmente, as seguintes medidas:

todas as linhas deveriam ser revisadas em seu itinerário, principalmente no que concerne à extensão, devendo seu comprimento ficar limitado entre 20 e 40 km.

as linhas do transporte alternativo não podem ser coincidentes com qualquer linha do transporte convencional, admitindo-se o limite máximo de coincidência em 50 % (tempo por cento) do itinerário;

as linhas do transporte alternativo devem assistir a áreas não atendidas por linha do transporte convencional, admitindo-se um mínimo de atendimento em 10 % (dez por cento) do itinerário;

as linhas do transporte alternativo devem limitar a quantidade de operadores em valores mínimos e máximos, para o que se sugere um mínimo de 5 e um máximo de 40 permissionários, tomando-se como base uma velocidade média de 30 km/h no pico e de 30 km/h fora do pico e intervalo ideal variando entre 3 e 5 minutos;

as linhas do STPA poderiam ser implantadas com itinerários propostos pelos permissionários, havendo, no entanto, restrições de áreas, ou sejam, regiões administrativas, pontos de parada de veículos, etc.

os serviços devem ser realizados por permissionários e propostos formados em cursos de formação profissional específicos para a finalidade de transportar passageiros;

os veículos devem continuar tendo sua idade máxima controlada, sendo visionários e cadastrados no DNMTU, bem como, apenas os motoristas devem continuar sendo cadastrados;

o transporte clandestino deve ser combatido e eliminado por todas as forças do setor público, sob pena de invalidar as propostas contidas nos itens anteriores;

os permissionários continuarão entregando, ao DNMTU, os discos diagrama do seu operado para avaliação periódica;

aplicar a prática de só realizar remanejamentos três vezes por ano, ou sejam, nos meses de abril, agosto e dezembro, para solicitações apresentadas ao DNMTU até o

último dia útil do mês anterior ao da mudança solicitada. Isso para quando o motivo da mudança fundamentar-se em problemas de força maior relacionados com saúde, mudança de endereço residencial, calamidade pública, comprovação de queda de demanda ou falecimento do permissionário.

- preparar instrução de serviço para que seja adotado o novo esquema de programações visuais propostas de indicação do itinerário, para evitar distorções na prestação de serviço ao usuário;

- preparar programa de fomento permanente de permissionários e propostos, inclusive, avaliar a possibilidade de terceirização;

- atualizar o cadastro dos permissionários;

- realizar pesquisas para levantar as demandas de cada linha e dos principais corredores;

- verificar as linhas que podem ser agrupadas para racionalizar o sistema e oferecer um melhor nível de serviço;

- avaliar novas áreas a serem servidas e definir novos itinerários a serem introduzidos

10. RECOMENDAÇÕES

Fazendo-se uma revisão do planejamento do serviço de transporte público de passageiros no Distrito Federal e uma análise nos dados operacionais do STPA, pode-se verificar que em algumas linhas, como as de número 20, 45, 60, cujo intervalo, "headway", é de 1 minuto, e as de número 48, 80, 82 e 92 com "headway" de 2 minutos, entende-se que essa situação poderia ser um indicativo de que tais linhas já deveriam ser operadas por ônibus, e não mais por veículos de pequena capacidade, como as kombis.

Como está sendo grande o número de reclamações recebidas pelo telefone 1517, por parte da população usuaría, cerca de 0,16 reclamações por veículos do STPA quando o sistema de transporte coletivo por ônibus tem em média 0,08 reclamações por veículo, ou seja duas vezes menos. Isso talvez se deva à falta de fomento dos motoristas, que são substituídos com muita frequência, tendo que atender apenas ao requisito de apresentar habilitação do tipo D).

Pelo exposto acima, observa-se que há a necessidade de uma total revisão dos instrumentos normativos, aspectos relacionados com a legislação dos procedimentos adotados pelos DNMTU, como também quanto ao planejamento do serviço, confirmando assim a urgência na reestruturação do STPA de forma geral.



LEI Nº 953, DE 13 DE 03 DE NOVEMBRO DE 1995 - Publicada no DODF nº 219, de 14 de novembro de 1995 - Altera a Lei nº 194, de 04 de dezembro de 1991, e o art. 28 da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992.



LEI Nº 953, DE 13 DE NOVEMBRO DE 1995

Altera a Lei Nº 194, de 04 de dezembro de 1991, e o art. 28 da Lei Nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º - A Lei nº 194, de 04 de dezembro de 1991, com a redação que lhe foi dada pelas Leis nºs 541, de 22 de setembro de 1993, e 772, de 29 de setembro de 1994, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º - Fica instituído o Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF, integrante do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, de caráter complementar ao serviço convencional de transporte coletivo, não podendo suas linhas concorrerem ou serem coincidentes com as linhas do serviço convencional do STPC/DF;

Parágrafo único - A operação do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF será regulamentada pelo Poder Público, exercido para fins desta Lei, através do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, e sua complementaridade deverá suprir o transporte convencional, onde este se mostre inadequado ao atendimento da demanda, em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais ou por segmentos diferenciados.

Art. 3º - Compete ao Poder Público delegar, planejar, gerir, controlar e fiscalizar o Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF.

§ 1º -
§ 2º -

Art. 4º - As permissões serão delegadas pelo Poder Público, que fará realizar licitação pública, sendo autorizada a transferência das permissões a terceiros, desde que haja anuência do órgão permissor e condicionada às exigências da presente Lei.

§ 1º - A cada permissionário será permitido registro de apenas 1 (um) veículo.

§ 2º - Os permissionários do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF deverão satisfazer as seguintes condições:

- I - ser proprietário do veículo, admitido o arrendamento mercantil pela pessoa física;
- II - ser residente no Distrito Federal há no mínimo 2 (dois) anos;



III - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, categoria D, expedida pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF ou pelo mesmo averbada, exceto para os transportadores que tiveram suas carteiras apreendidas ou cassadas por estarem realizando transporte coletivo de passageiros remunerado e não autorizado na forma prevista pelo Código Nacional de Trânsito, desde que atendidas as especificações do edital;

IV - ser profissional autônomo;

V - ter o veículo emplacado e registrado no Distrito Federal, na categoria de aluguel;

VI - apresentar autos de vistoria do veículo, expedidos pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF e pelo Departamento Metropolitan de Transportes Urbanos-DMTU;

VII - não deter qualquer outra autorização, permissão ou concessão para fins comerciais do Governo do Distrito Federal;

VIII - outras previstas em legislação pertinente ou no edital de licitação, desde que aprovadas pelo Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-CTPC/DF.

§ 3º - A transferência da permissão somente poderá ser autorizada aos permissionários que operarem no serviço por período mínimo de 01 (um) ano, e seu retorno como permissionário somente poderá se dar após decorrido igual período fora do sistema.

Art. 5º - O Poder Público, a pedido do permissionário e atendendo a conveniência do serviço, poderá autorizar a interrupção da permissão a ele outorgada.

Parágrafo único -

Art. 7º - Caberá ao Poder Público estabelecer os critérios de embarque e desembarque dos usuários do STPA, que operará em todos os setores do Distrito Federal e Região do Entorno, para que sejam evitados transtornos no tráfego e garantida a segurança do usuário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF.

§ 1º - A frota de veículo do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF será fixada em 30% (trinta por cento) da frota total do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF do serviço de ônibus convencional.

§ 2º - O preenchimento de eventuais vagas relativas a este percentual deverá ser procedido a cada 6 (seis) meses.

Art. 8º -

I - registrar até 2 (dois) motoristas substitutos por veículo em serviço, sendo obrigatório ao próprio permissionário operar por período mínimo de 30% (trinta por cento) do tempo total diário de operação.

II - registrar até 3 (três) cobradores por veículo em serviço, observando o que prescreve o art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal.

Art. 9º - Não será concedida a permissão para os serviços de transporte público alternativo do Distrito Federal a veículo com idade superior a 6 (seis) anos, contados a partir da data de fabricação.

Art. 11 - Somente poderão ser incluídos no Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF veículos automotores, licenciados pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF, dotados de pelo menos 4 (quatro) portas, com lotação mínima de 9 (nove) e máxima de 12 (doze) pessoas acomodadas em assento, observados a segurança e o conforto dos usuários.

§ 1º - Só será permitida a substituição de veículo por outro de capacidade entre os limites de lotação acima referidos e idade igual ou inferior ao substituído.

§ 2º - Será obrigatória a vistoria de veículos a cada 4 (quatro) meses.

§ 3º - Só poderão operar veículos segurados, através de seguro com cobertura de responsabilidade civil para danos pessoais e materiais.

Concl. Lei nº 953, de 13.11.95

Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF, especialmente a padronização visual e os equipamentos específicos.

Art. 12 - Todo veículo em operação deverá mostrar, em local facilmente visível, o trajeto que está autorizado a percorrer, bem como o devido credenciamento, além de outras informações determinadas pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU.

Art. 13 -

§ 1º -

§ 2º -

§ 3º -

§ 4º - Os permissionários do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF ficam obrigados a recolher ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU 2% (dois por cento) de sua receita operacional, de forma equivalente ao estabelecido nos decretos tarifários, para o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, conforme previsto na legislação pertinente e de acordo com as normas e procedimentos determinados pelo Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU.

Art. 15 - Fica proibido ao permissionário do Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF integrar o sistema de Câmara de Compensação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF.

Art. 18 - Ficam os infratores a dispositivos desta Lei sujeitos, progressivamente, às seguintes penalidades, sem prejuízo das sanções previstas nas demais legislações pertinentes:

I - advertência;

II - multas, agravadas no caso de reincidência;

III - curso de reciclagem, indicado pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF ou Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU;

IV - retenção do veículo;

V - lacre do veículo;

VI - apreensão do veículo;

VII - suspensão da permissão, e

VIII - cassação da permissão.

§ 1º - A regulamentação das penalidades referidas neste artigo e de seus recursos deverá ser aprovada pelo Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, por proposta do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU, podendo sua aplicação ser cumulativa.

§ 2º - Os recursos às penalidades acima mencionadas deverão ser encaminhados à Junta Administrativa de Recursos de Infrações-JARI, no DMTU, sendo que as pecuniárias deverão ser pagas previamente, sem prejuízo das demais penalidades previstas.

§ 3º - O produto da arrecadação da aplicação das penalidades especificadas neste artigo será destinado ao Fundo de Transportes previsto na Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1997, devendo ser aplicado na melhoria do controle, fiscalização e infra-estrutura do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF.

§ 4º - Terá assento na Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI um representante dos permissionários do STPA.

Art. 19 - Fica autorizada a fixação de publicidade nos veículos que operam no Serviço de Transporte Público Alternativo do Distrito Federal-STPA/DF, de acordo com as normas do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos-DMTU.

Art. 20 - O Poder Público procederá as regulamentações necessárias à aplicação desta Lei."



045, 22.12.95



II - cominação da pena de suspensão ou cassação, com sua conversão em multa correspondente a 10 (dez) vezes o valor fixado para as infrações constantes do grupo C.

§ 2º - O CTPC/DF decidirá até a segunda reunião plenária consecutiva realizada a partir da autuação do recurso em sua Secretaria, admitida a prorrogação apenas no caso de apresentação de fato que justifique a realização da diligência.

Art. 73 - O infrator instruirá o recurso com as comprovações necessárias e justificativa dos motivos que deram causa à infração.

Parágrafo único - Os recursos serão apresentados por escrito e assinados pelo permissionário ou por advogado legalmente constituído.

Art. 74 - Será liminarmente desconhecido recurso por deserção ou intempetividade.

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 75 - O DMTU/DF baixará normas operacionais específicas, relativas às condições de prestação dos serviços regidos por este Regulamento.

Art. 76 - Os casos omissos serão resolvidos, observadas as respectivas competências, pelo Diretor-Geral do DMTU/DF, pela Diretoria Colegiada do DMTU/DF e pelo CTPC/DF.

ANEXO I - DESCRIÇÃO DAS INFRAÇÕES

01	Não executar o plano de manutenção preventiva recomendado pelo fabricante e/ou pelo DMTU/DF	A
02	Falta de higiene, conforto e conservação do veículo	A
03	Falta ou defeito da iluminação interna ou do painel de itinerário	A
04	Falta de tela interna (quadra-sol)	A
05	Não permitir, facilitar ou auxiliar o DMTU/DF no levantamento de informações e realização de estudos	A
06	Não tratar com polidez e urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral	A
07	Não atender aos pedidos de embarque e desembarque nos pontos autorizados	A
08	Não estar devidamente uniformizado ou identificado	A
09	Fumar ou admitir que alguém fume no interior do veículo	A
10	Transportar ou permitir o transporte de objetos volantes e armas ou carga em desacordo com as normas estabelecidas pelo DMTU/DF, ou que possa afetar a comodidade ou a segurança dos passageiros	A
11	Efetuar reparos no veículo em via pública, exceto os de emergência	A
12	Estar em serviço em condições inadequadas de sono	A
13	Converter estando o veículo em movimento, exceto para prestar informações	A
14	Não auxiliar total embarque e/ou desembarque de passageiros	A
15	Abandonar o veículo quando transportando passageiros	A
16	Transportar pessoas em trajets manifestadamente impróprios ou ofensivos à moral e aos bons costumes	A
17	Deixar de participar nos programas destinados ao treinamento de pessoal de operação	A
18	Não observar as especificações e características de exploração do serviço delegado, salvo por motivo de força maior, que deve ser comunicado ao DMTU/DF no primeiro horário do expediente subsequente	B
19	Não remeter nos prazos estabelecidos os relatórios, dados ou outros documentos exigidos pelo DMTU/DF	B
20	Não adotar as providências contidas nas notificações de irregularidades	B
21	Não manter em perfeita condição o controle de passageiros transportados, de quilômetros percorridos e de viagens realizadas, segundo as normas vigentes	B
22	Utilizar na operação veículo não cadastrado no DMTU/DF	B
23	Não submeter o veículo a vistoria de rotina ou quando determinada pelo DMTU/DF	B
24	Recusar o transporte de passageiros com direito ou passe livre ou tarifa com desconto, ou cobrar destes valor acima do vigente	B
25	Utilizar veículos fora das características e especificações estabelecidas pelo DMTU/DF	B
26	Ausência, vencimento, adulteramento ou rasura do certificado de vistoria	B
27	Falta ou defeito em assentos ou encostos dos bancos	B
28	Falta ou defeito de para-brisa	B
29	Falta ou defeito no funcionamento de buzina, limpador de para-brisa, motor de partida ou portas	B
30	Falta ou defeito no farol, indicadores de direção, luz de freio e/ou de lanternas	B
31	Falta ou defeito de equipamentos obrigatórios	B
32	Falta ou defeito do hodômetro, velocímetro ou tacômetro/disco-diagrama	B
33	Falta ou defeito dos retrovisores, internos ou externos	B
34	Causar poluição sonora ou atmosférica superior aos limites previstos na legislação vigente	B
35	Deixar de comunicar ao DMTU/DF, no prazo de 48 horas, os acidentes ocorridos com seus veículos	B
36	Cobrar tarifas diferentes das estabelecidas pelo Governo do Distrito Federal	B
37	Efetuar partida, freada ou conversão brusca	B
38	Manter em serviço veículo cujo recolhimento ou retenção tenha sido determinado pelo DMTU/DF	B
39	Transportar pessoas visivelmente embriagadas, drogadas, ou que de alguma forma comprometam a segurança ou conforto do passageiro	B
40	Desautorizar agente do DMTU/DF ou dificultar a sua ação fiscalizadora	B
41	Não portar a documentação referente à permissão, propriedade e licenciamento do veículo, habilitação do condutor e registro do condutor e do cobrador, quando o veículo estiver em operação	B
42	Operar em itinerário, área ou linha não autorizados	B



cont. Dec. nº 17.045, 22.12.95

43	Embarcar ou desembarcar passageiros fora dos pontos autorizados	B
44	Retardar ou acelerar propositalmente a marcha do veículo de modo a comprometer a operação do serviço	B
45	Trafegar com excesso de lotação e/ou com passageiro acomodado fora dos assentos	B
46	Deixar de encaminhar veículo acidentado para perícia, quando solicitado pelo DMTU/DF	B
47	Não diligenciar a obtenção de transporte para os passageiros, em caso de interrupção de viagem	B
48	Cobrar ou não devolver a tarifa paga, no caso de interrupção de viagem	B
49	Sonegar ticket	B
50	Não favorecer o embarque ou desembarque de criança, gestantes, idosos ou portadores de deficiência	B
51	Trafegar com passageiro sem utilização do cinto de segurança	B
52	Interromper a operação do serviço sem prévia comunicação e anuência do DMTU/DF	B
53	Não substituir veículo com idade limite ultrapassada	C
54	Não descaracterizar ou não dar baixa na placa do veículo quando da sua substituição	C
55	Utilizar em veículo combustível não autorizado pelo Departamento Nacional de Combustível ou órgão similar congêneres	C
56	Não recolher o veículo para reparo, quando ocorrer indicio de defeito mecânico que possa pôr em risco a segurança dos passageiros	C
57	Não manter seguro contra riscos de responsabilidade civil que dê cobertura a passageiros e terceiros	C
58	Utilizar em serviço motorista habilitado e/ou cobrador, não cadastrados no DMTU/DF	C
59	Utilizar pneus com defeito ou desgaste (careca) que represente risco para a segurança dos passageiros ou de terceiros	C
60	Trafegar com veículo que apresente defeito mecânico, elétrico ou estrutural que implique desconforto ou risco de segurança para os passageiros ou o trânsito em geral	C
61	Trafegar em velocidade incompatível com a segurança e o local	C
62	Não prestar socorro as pessoas feridas, em caso de acidente	C
63	Fazer transporte ilegal de carga	C
64	Dirigir de maneira perigosa	C
65	Trafegar com portas abertas	C
66	Retirar o veículo do local de acidente grave, sem prévia autorização da autoridade de trânsito	C
67	Portar ou manter arma de qualquer espécie no interior do veículo	C
68	Trabalhar sob o efeito de bebida alcoólica ou substância euforizante	C
69	Comercializar passes, vales-transporte ou outros mecanismos que totem implantados pelo DMTU/DF	C
70	Agridir ou tentar agredir moral ou fisicamente qualquer agente do DMTU/DF, passageiro ou colega de trabalho	C
71	Conduzir-se indequadamente quando em dependências do DMTU/DF, desrespeitando seus servidores ou provocando danos ao patrimônio	C
72	Dar causa a acidente de qualquer natureza com vítima, em razão de imprudência, imperícia ou negligência	C
73	Apresentar documentação adulterada ou irregular, ou prestar informações falsas com fins de burlar a ação da fiscalização	C
74	Interromper a operação do serviço sem prévia comunicação e anuência do DMTU/DF	C
75	Utilizar-se, ou de qualquer forma concorrer para a utilização, do veículo em prática de ação delituosa, como tal definida em lei	C

ANEXO II

*TABELA DE CÁLCULO DO VALOR DA PENALIDADE E PONTUAÇÃO

GRUPO	PENALIDADE			
	PRIMÁRIO		REINCIDENTE	
	PENALIDADE	PONTUAÇÃO	PENALIDADE	PONTUAÇÃO
A	0,435 * 1	1	0,870	1
B	0,870	2	1,740	2
C	1,740	4	3,480	4
Art. 56, I *2	SUSPENSÃO			
Art. 56, II *2	CASSAÇÃO			

Observações

- *1 - Quando primário aplicar a penalidade de advertência;
- * - No caso das penalidades relativas a veículo previstas no artigo 45, caberá, além do valor pecuniário e pontuação, a retenção, recolhimento ou apreensão do veículo, respectivamente;
- * - Para cálculo do valor da penalidade pecuniária, deverá multiplicar os coeficientes da tabela pelo valor da UPDF vigente no ato do pagamento;
- *2 - Comutada a penalidade de suspensão ou cassação pelo Conselho, esta terá como valor pecuniário 10 vezes o valor da penalidade referente ao grupo C, somente nos casos em que for convertida



Projeto de Lei n.º 122, de 1997

"Dispõe sobre o serviço alternativo de Transporte Inter municipal Urbano de Passageiros pelo sistema de lotação, e dá outras providências".

CAPÍTULO I - Disposições Gerais

Artigo 1.º - O serviço público de transporte coletivo urbano intermunicipal de passageiros em sistema de lotação poderá ser executado nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do Estado de São Paulo, desde que obedecido o disposto nesta lei e nos demais atos normativos que venham a disciplinar a matéria.

Artigo 2.º - O serviço de que trata esta lei somente poderá ser prestado com prévia e expressa autorização da Secretaria de Transportes Metropolitanos - S.T.M., mediante Alvará vinculado ao Termo de Licença do Veículo.

§ 1.º - O serviço somente poderá ser autorizado para ser prestado por pessoa física, motorista profissional autônomo e proprietário do veículo.

§ 2.º - Será outorgado um Alvará para cada pessoa, que na prestação do serviço poderá utilizar-se de apenas um veículo.

§ 3.º - O Alvará será sempre outorgado a título precário, podendo ser revogado ou modificado pela S.T.M. a qualquer tempo.

CAPÍTULO II - Da Organização do Serviço

SEÇÃO I - Das Áreas e das Linhas de Operação

Artigo 3.º - A Secretaria de Transportes Metropolitanos estabelecerá as áreas de operação, o número de veículos, a frequência e os itinerários do serviço disciplinado na presente lei.

Parágrafo único - As linhas de operação de transporte por sistema de lotação não poderão ter mais de 40% de seu itinerário coincidente com os itinerários das linhas de ônibus que efetuem os serviços de transporte público urbano de passageiros.

Artigo 4.º - Para cada linha de transporte, por lotação, a S.T.M. expedirá o específico Termo de Autorização de Linha - T.A.L.

§ 1.º - Cada T.A.L. conterá as seguintes especificações:

I - Descrição dos itinerários e localização dos terminais (ponto inicial e final);

II - Características operacionais da linha e horário de funcionamento.

§ 2.º - Os motoristas credenciados deverão portar sempre consigo o T.A.L. referente a linha em que trabalham.

Artigo 5.º - A S.T.M. poderá, atendendo ao interesse público, extinguir, transferir, ampliar, ou diminuir a área de atuação de cada linha.

§ 1.º - Em caso de extinção ou diminuição do número de veículos, a S.T.M. poderá transferir a autorização do motorista credenciado para outra área.

§ 2.º - É vedada a permuta de área de atuação ou de linhas entre os motoristas credenciados.

SEÇÃO II - Da Tarifa

Artigo 6.º - A tarifa será determinada pela S.T.M., tendo em vista os custos de operação do serviço.

§ 1.º - Para determinação das tarifas, serão elaboradas planilhas de custo específicas, que deverão ser publicadas, a cada alteração, no Diário Oficial do Estado de São Paulo.

§ 2.º - Será permitido o pagamento de tarifa por meio de vale-transporte, passe escolar, passe comum ou qualquer outro passe utilizado no pagamento da tarifa do serviço de transporte público urbano coletivo de passageiros por ônibus.

§ 3.º - Os serviços disciplinados nesta lei serão gratuitos para as pessoas maiores de sessenta e cinco anos e para os portadores de deficiência física e mental.

§ 4.º - Os estudantes de estabelecimentos de ensino oficial ou reconhecido terão desconto de cinquenta por cento no pagamento da tarifa.

CAPÍTULO III - Do Processo de Credenciamento

SEÇÃO I - Disposições Gerais

Artigo 7.º - A seleção dos interessados em obter a Autorização de que trata esta lei, será feita através de sorteio público entre os inscritos na forma estabelecida pelo artigo 9.º, desta lei.

Artigo 8.º - Os interessados em participar do processo de credenciamento serão chamados através de Aviso publicado no Diário Oficial do Estado, que conterá:

I - a menção de que se refere a outorga de Alvará de Autorização para execução de transporte público urbano coletivo de passageiros pelo sistema de lotação a que o processo de credenciamento será regido por esta lei;

II - as vagas a serem preenchidas, indicando a área de atuação e as linhas a que pertencem;

FROM : GAB ZICO

PHONE NO. : 884 1002

Jun. 03 1997 02:28PM P2





FROM : GAB ZICO

PHONE NO. : 884 1002

Jun. 03 1997 02:35PM P3

III - o prazo para recebimento dos requerimentos;
IV - a documentação necessária para participar do processo credenciamento;
V - data, local e horário em que será realizado o sorteio para preenchimento das vagas;
VI - local e horário onde serão fornecidos esclarecimentos e informações relativas ao processo de credenciamento;
§ 1.º - Resumo do Aviso deverá ser publicado na imprensa oficial local;
§ 2.º - O prazo mínimo para recebimento dos requerimentos dos interessados será de dez dias úteis, a contar do primeiro dia útil após a publicação do aviso.
SEÇÃO II - DA INSCRIÇÃO
Artigo 9.º - No prazo determinado no aviso, o interessado deverá apresentar requerimento de inscrição que deverá ser instruído com:
I - carteira nacional de habilitação de categoria "D", registrada pelo Detran;
II - certificado de aprovação em curso de direção defensiva;
III - certificado de propriedade do veículo tipo "Kombi", "Van" ou similares, em nome do candidato, com idade de fabricação até cinco anos, acompanhado de licença de trânsito, seguro obrigatório e do comprovante do pagamento do imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA;
IV - certificado de vistoria da Circunscrição Regional de Trânsito - Ciretran, comprovando que o veículo está em adequadas condições de funcionamento, higiene, conservação, e encontra-se de acordo com as normas federais, estaduais e municipais de segurança;
V - apólice do seguro de responsabilidade civil, em benefício de passageiros ou terceiros, prevendo cobertura equivalente a no mínimo 3200 (três mil e duzentos) reais por veículo;
VI - certidão de multas de trânsito, comprovando que o interessado não foi penalizado pelo cometimento de infração de trânsito no Grupo I;
§ 1.º - Portaria da Secretaria de Transportes Metropolitanos fixará e atualizará, sempre que necessário, o valor mínimo para o prêmio do seguro mencionado no inciso V deste artigo;
§ 2.º - O requerimento poderá ser efetuado através de procuração, desde que este comprove sua condição;
Artigo 10.º - O Secretário de Transportes Metropolitanos nomeará Comissão integrada por funcionários da Secretaria, que será responsável pelo processo de credenciamento e declarará inscritos os candidatos que tenham apresentado no prazo a documentação exigida no artigo anterior;
§ 1.º - A relação dos inscritos será publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo.
SEÇÃO III - DA ESCOLHA DAS VAGAS
Artigo 11.º - A escolha de vagas será realizada por sorteio público e obedecerá as seguintes determinações:
I - O sorteio sorteará escolhidos entre as vagas existentes e assim sucessivamente até o preenchimento de todas as vagas;
II - as vagas oferecidas serão as existentes quando da abertura do processo de credenciamento e as que ocorrerem no decorrer deste;
Artigo 12.º - Escolhida a vaga, a autoridade fornecerá o competente Alvará;
Artigo 13.º - Será publicada no Diário Oficial do Estado relação dos credenciados e das respectivas vagas.
SEÇÃO IV - DO TEMPO DE VALIDADE DO CREDENCIAMENTO
Artigo 14.º - O prazo de validade do processo de credenciamento é de doze meses, a contar da data da publicação da decisão referida no artigo anterior;
Parágrafo único - Havendo ocorrência da vaga durante o período de validade, serão convocados por notificação os inscritos não contemplados no sorteio referido no artigo 11.º;
SEÇÃO V - DOS RECURSOS
Artigo 15.º - Todas as decisões da Comissão referida no artigo 10.º deverão ser motivadas e publicadas no Diário Oficial, cabendo recurso no prazo de cinco dias a contar da data da publicação;
Artigo 16.º - No caso de interposição de recurso, a Comissão decidirá pela reforma ou manutenção de sua decisão;
(P) 1.º - Caso a Comissão decida manter a decisão, deverá recorrer "ex-officio" ao Secretário de Transportes Metropolitanos;
(P) 2.º - Os recursos, uma vez interpostos e até final decisão, suspendem o curso do processo seletivo;
CAPÍTULO IV - DA RENOVACÃO DO ALVARÁ
Artigo 17.º - O Alvará deverá ser renovado anualmente;
Artigo 18.º - Na renovação do Alvará deverão ser cumpridos os requisitos mencionados nos incisos III, IV, V e VI do artigo 9.º desta lei;
Parágrafo único - Não se renovará o Alvará para os motoristas credenciados que, na conformidade certidão juntada, tiverem cometido infração classificada no Grupo 3 de infração de trânsito;
Artigo 19.º - É vedada a outorga de novo Alvará ao motorista credenciado que, por seis meses, deixou de exercer o serviço de que trata esta lei;
Parágrafo único - Excepciona-se do previsto no "caput" deste artigo o credenciado



que deixou de prestar o serviço por motivo de doença comprovada.

CAPÍTULO V - DOS VEÍCULOS

SEÇÃO I - DAS VISTORIAS PERIÓDICAS

Artigo 20 - Os veículos vinculados ao serviço de que trata esta lei, além da vistoria prevista no art. 17, deverão ser submetidos a vistorias periódicas, obedecendo os seguintes critérios:

- I - veículos com até três anos de fabricação, serão submetidos a vistorias anuais;
- II - veículos com mais de três anos de fabricação serão submetidos a vistorias semestrais, até completarem a vida útil para o serviço de transporte previsto nesta lei.

Artigo 24 - Ao motorista credenciado poderá ser permitida até duas trocas anuais de veículos.

§ 1.º - A cada troca de veículo, antes deste entrar em operação, é obrigatória uma vistoria específica por parte da Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

§ 2.º - Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, deve o pedido de troca de veículo ser acompanhado do documento mencionado no inciso IV do artigo 9 desta lei.

SEÇÃO II - DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Artigo 22 - Portaria da Secretaria dos Transportes Metropolitanos disciplinará a forma como serão identificados e diferenciados os veículos vinculados ao serviço previsto nesta lei.

Artigo 23 - Fica a Secretaria dos Transportes Metropolitanos autorizada a permitir a locação de espaços para publicidade nos veículos vinculados ao serviço de que trata esta lei, com isenção do pagamento de qualquer taxa de publicidade.

Parágrafo único - Fica vedada a propaganda política, de cigarros e de bebidas alcoólicas.

CAPÍTULO VI - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

SEÇÃO I - Das penas

Artigo 24 - Os infratores desta lei estão sujeitos às seguintes penalidades:

- I - multa;
 - II - apreensão sumária do veículo;
 - III - cassação do Alvará.
- Artigo 25 - As hipóteses de aplicação da pena de multa e seus valores serão fixados por Portaria da Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

SEÇÃO II - DO PROCEDIMENTO PARA CASSAÇÃO DO ALVARÁ

Artigo 26 - No caso de reincidência da multa prevista no artigo 25 desta lei, ou, se o motorista credenciado cometer infração classificada no Grupo I da legislação de trânsito, será instaurado processo administrativo para cassação do Alvará.

(P) 1.º - O motorista credenciado será notificado para exercer o seu direito à defesa e ao contraditório.

(P) 2.º - No caso da acusação ser julgada procedente, a cassação do Alvará será efetuada pela mesma autoridade que a concedeu.

SEÇÃO III - DA APREENSÃO DO VEÍCULO

Artigo 27 - É proibido o transporte de passageiros sem o Alvará e fora dos itinerários determinados.

(P) 1.º - Os que infringem o disposto no "caput" deste artigo, estarão sujeitos ao pagamento da multa referida no art. 25 e cumulativamente à apreensão do veículo.

(P) 2.º - O veículo apreendido ficará depositado em próprio do Estado ou em estabelecimento comercial previamente inscrito para este fim e somente será devolvido mediante o pagamento de taxa de estadia ao depositário fiel, a ser fixada por Portaria, das multas devidas ao Estado e dos serviços de guincho.

(P) 3.º - A taxa de estadia será sempre devida, seja depositário o próprio poder público ou, nos termos do parágrafo anterior, estabelecimento comercial previamente inscrito.

CAPÍTULO VII - DO CONSELHO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO

Artigo 28 - Fica criado o Conselho de Transporte

Alternativo Intermunicipal Urbano, renovado a cada três anos, que terá a seguinte composição:

I - quatro representantes indicados pelo Poder Público, sendo três pelo Poder Executivo e um pelo Poder Legislativo;

II - quatro representantes indicados pelas Associações dos Transportadores em Auto-Locação;

III - quatro usuários dos serviços disciplinados nesta lei, indicados por entidades e movimentos representativos da sociedade civil.

(P) 1.º - A cada titular do Conselho corresponderá um suplente.

(P) 2.º - O Secretário dos Transportes Metropolitanos fará parte do referido Conselho e presidirá seus trabalhos.

Artigo 29 - O Conselho de Transporte Alternativo Intermunicipal Urbano possui caráter deliberativo e orientador para os serviços de transporte intermunicipal urbano de passageiros, pelo sistema de lotação.

Parágrafo único - Seus membros serão designados por ato do Secretário dos Transportes Metropolitanos e suas decisões deverão ser publicadas no Diário Oficial do Estado de São Paulo.



Artigo 30 - Compete ao Conselho de Transporte Alternativo Intermunicipal Urbano:

- I - Elaborar o Regimento Interno de funcionamento do Conselho;
- II - Aprovar as diretrizes, normas e procedimentos indispensáveis à efetiva execução dos serviços de que trata esta lei;
- III - Acompanhar os processos de credenciamento e seleção dos motoristas credenciados;
- IV - Acompanhar as ações de supervisão e fiscalização das atividades desenvolvidas pelos motoristas credenciados;
- V - Aprovar os planos apresentados pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, referentes ao serviço de transporte intermunicipal urbano de passageiros, por lotação;
- VI - Aprovar propostas de criação, alteração, extinção e ampliação das linhas.

CAPÍTULO VIII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 31 - A presente lei será regulamentada no prazo de 60 (sessenta) dias.

Artigo 32 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificativa

As regiões metropolitanas consolidadas, como a Região Metropolitana de São Paulo e a Região Metropolitana da Baixada Santista e as regiões em fase de consolidação como Campinas e Ribeirão Preto e também os conglomerados urbanos, apresentam uma inter-relação muito acentuada das atividades sociais e econômicas.

A conurbação entre os municípios destas regiões têm gerado elevado número de viagens, em modo de transporte coletivo, que não estão sendo suficientemente atendidas pelos atuais sistemas. O metrô e a ferrovia, existentes em apenas algumas localidades e os sistemas de ônibus, mais comumente utilizados, não suprem as necessidades de deslocamento, em diversas localidades destas regiões.

A implantação de sistemas alternativos, que possam requerer menos investimentos ao erário público, para atender demandas localizadas, poderá beneficiar a população desatendida e ao mesmo tempo, permitir que os recursos públicos sejam canalizados para a expansão da rede de transporte de massa, por exemplo, o sistema metroferroviário.

Hoje a prestação de serviços de transporte alternativo vem sendo efetuada, em vários municípios e principalmente no âmbito intermunicipal, de forma clandestina. A operação, em grande parte realizada com veículos tipo "Kombi" ou "Van", não possui regulamentação e conseqüentemente não está submetida ao planejamento, para a determinação das linhas a serem operadas, ou à fiscalização.

A falta de regulamentação tem provocado a sobreposição nos demais modos de transporte e a descontinuidade dos serviços, que resultam em prejuízos para o poder público, operadores e usuários. Por sua vez a decorrente falta de fiscalização tem consentido uma situação de insegurança para os passageiros.

Por entendermos prioritária e urgente a regulamentação dos serviços de transporte alternativo de passageiros e por competir ao Estado, legislar sobre o serviço intermunicipal urbano, apresentamos este Projeto de Lei e esperamos contar com o inestimável apoio dos nobres Deputados e Deputadas desta Casa de Leis, para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 18-3-97.

a) Djalma Bon

a) José Zico Prado



ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

Requerimento

Requeremos, nos termos regimentais, a tramitação de urgência do Projeto de Lei nº 122/97, que dispõe sobre o serviço alternativo de Transporte Inter municipal Urbano de Passageiros pelo sistema de lotação e dá outras providências".

Justificativa

É urgente a necessidade de solucionar o problema do serviço de transporte alternativo na Região Metropolitana de São Paulo, pois não se pode continuar fazendo vistas grossas a uma demanda cada vez mais crescente, por parte da população, por esse modo de transporte, com a ação ostensiva de fiscais e da polícia, que vem agindo armada, num ambiente de muita tensão, onde nosso papel é o de tentar resolver o problema, antes que haja violência maior, inclusive com vítimas.

Sala das Sessões, em 20-5-97
a) Djalma Bom

Afonso Jazadji, Alberto Calvo, Beatriz Pardi, Campos Machado, Elói Pietá, Elza Tank, Hamilton Pereira, José Baccarin, José Zico Prado, Kito Junqueira (apoiamento), Lívio Giosa, Luis Carlos da Silva, Luiz Lune, Maria Lúcia Prandi, Mariângela Duarte, Nivaldo Santana, Pedro Dallari, Rafael Silva, Renato Simões, Roberto Gouveia, Salvador Khuriyeh, Wagner Lino.

***** RELATORIO DE RECEPCAO *****

DATA : 14:42 03/06 '97

NOME : GAB DEPT PADRE ADELINO

TERMINAL REMOTO

884 1002

DATA	INICIO	DURACAO	PAG.	NOTA
03/JUN.	14:32:55	09:28	03	O.K.



ESTADO DA PARAÍBA
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA
CASA DE EPIFÂNIO PESSOA

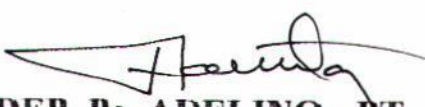
Ofício nº 039/97

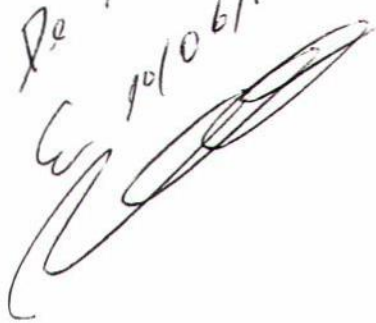
João Pessoa - PB, em 10 de junho de 1997

Senhor Presidente,

Dirijo-me a Vossa Excelência, para solicitar seja suspensa a tramitação regimental do Projeto de Lei nº 731/97, de nossa autoria, no âmbito dessa r. comissão, no intuito de melhor instruí-lo, bem como no objetivo de melhor estudos acerca da matéria.

Atenciosamente,


DEP. Pe. ADELINO - PT

*De Acórdão
10/06/97*


Ao Senhor
Deputado Estadual ZENÓBIO TOSCANO
Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Redação
NESTA



ESTADO DA PARAÍBA

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 731/97

Institui os Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros, no Estado da Paraíba, e dá outras providências.

AUTOR: Deputado Adelino

RELATOR: Deputado Tarcizo Telino

PARECER Nº 201/97

I - RELATÓRIO

A Comissão de Constituição, Justiça e Redação recebe, para exame e parecer, a propositura 731/97, em forma de Projeto de Lei, de autoria do Deputado Adelino, com objetivo de instituir os Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros, no Estado da Paraíba.

A matéria constou no expediente de 25 de abril de 1997. Em 22 de julho de 1997, o próprio autor apresenta 8 emendas ao projeto original, acrescentando, modificando ou substituindo artigos e/ou parágrafos e incisos. No mesmo sentido, em 8 de agosto de 1997, o Deputado Francisco Lopes oferece emendas, propondo substanciais modificações que, segundo afirma em sua justificativa, **“visa corrigir alguns vícios de ordem constitucional, formal e de técnica legislativa.”** Já o Deputado Walter Brito, entendendo que a competência para instituir e regularizar os serviços propostos é de alçada dos municípios, apresenta emenda modificativa remetendo para estes **“a organização e fiscalização dos Serviços Alternativos de Transporte de Passageiros, através dos seus órgãos competentes.”** Enquanto isso, o Deputado Neto Franca, em 19/08/97, oferece emenda definindo que a exclusividade de exploração caberia **a pessoa física, motorista profissional autônomo e proprietário de veículo** “para, em seguida, nomear o veículo que prestaria o serviço: **“tipo Kombi ou similares, com capacidade mínima de 07 (sete) e máxima de 16 (desesseis) passageiros, com idade nunca superior a 06 (seis) anos.”** Procurou disciplinar, também, a outorga do serviço **“através de Alvará, exclusivo, individual e único”** Finalmente o Deputado Adelino, apresenta substitutivo ao seu projeto, reunindo todas as emendas apresentadas.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria, objeto deste parecer, por sua relevância social e singular aspecto legal, impõe avaliação criteriosa, que não pode ser contaminada por impulso de emoção ou interesse político, qualquer que seja sua variante.

O Projeto de Lei do Deputado Adelino abriga, em seu bojo, uma preocupação social que não pode ser desprezada. Ele pretende instituir um serviço que, localizadamente, já se pratica em alguns pontos do Estado, ainda que de forma irregular. Não questiono o mérito dessa preocupação. Não discuto - embora isso tenha relevo acentuado - se a criação desse serviço, sob o argumento de gerar novos empregos, não se preste a subtrair empregos já conquistados. Também não devo subestimar a necessidade de se encontrar uma solução para os eventuais operadores clandestinos, alcançados por impedimentos judiciais, legitimamente conquistados pelos detentores regulares da prestação dos serviços de transportes. Mas estou consciente de que a esta Comissão só importa saber se o ponto de partida para acudir a essas situações, é o Poder Legislativo.

E o que pode resguardar entendimento lúcido para uma tomada de posição passa necessariamente pela compreensão clara do que seja **REPARTIÇÃO DE COMPETÊNCIA e INICIATIVA RESERVADA OU PRIVATIVA**.

Os tratadistas costumam estabelecer que "o princípio geral que norteia a repartição de competência entre as entidades componentes do Estado Federal é o da **predominância do interesse**", no dizer de Alexandre de Moraes, em seu livro Direito Constitucional.

Esse princípio define a que entidade federativa, órgão ou agente caberá a competência legislativa, administrativa e tributária. É ele, por consequência, que estabelece o ponto de equilíbrio entre os poderes, capaz de assegurar o harmonioso convívio no Estado Federal. Assim nos ensina o consagrado professor José Afonso da Silva quando diz que competência é a **"faculdade juridicamente atribuída a uma entidade, órgão ou agente do Poder Público para emitir decisões."**

Nesse sentido, o instrumento próprio, legal, jurídico, impositivo e imperioso que estabelece as matérias próprias de cada um dos Entes federativos, é a Constituição Federal.

Através dela é possível conhecer, pelo princípio da **predominância de interesse**, as reservas de campos específicos de competência administrativa e legislativa, a possibilidade de delegação de competência, as áreas comuns de atuação administrativa paralela e as áreas de atuação legislativa concorrente.

O respeitável constitucionalista Alexandre de Moraes, em seu livro Direito Constitucional, ao falar sobre o assunto, assim nos ensina: **"à União caberá aquelas matérias e questões de predominância de interesse geral, ao passo que aos Estados referem-se as de predominante interesse regional, e aos municípios concernem os assuntos de interesse local"**.

A partir daqui, basta a simples leitura do texto constitucional para se saber de quem é a competência administrativa ou legislativa sobre determinado assunto.



E o artigo 30 da nossa Carta Maior, ao estabelecer a competência administrativa dos municípios determina que, além da fórmula genérica do interesse local, é da sua competência organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Fica claro, portanto, que, no âmbito do município, é da competência deste legislar sobre transporte coletivo, apesar da limitação imposta pelo artigo 21, inciso XX da Constituição Federal, quando estipula que cabe à União editar diretrizes para os transportes urbanos. Por sua vez, o mesmo dispositivo, em seu inciso XII, letra “e”, define a competência da União para explorar os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. A partir daqui, pode-se enveredar o raciocínio de que, se aos Municípios é dado organizar e prestar os serviços de transporte coletivo, nos limites de sua área territorial e, à União compete explorar os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, restaria aos Estados a competência remanescente para organizar e explorar os serviços de transporte intermunicipal, dentro do conceito de que este é de interesse regional. Ainda assim, comporta lembrar que o artigo 22 contempla a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, resguardando que Lei Complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre a matéria. Mas a inexistência de lei que delegue essa competência, garante à União continuar com a privatividade para legislar sobre a matéria.

Deixando à margem esse entendimento, é importante situar, agora, a compreensão do que seja iniciativa de lei. Por esta entende-se a faculdade que se atribui a alguém ou a algum órgão para apresentar projeto de lei ao legislativo. Recorro, uma vez mais, aos ensinamentos do professor Alexandre de Moraes para com ele afirmar que a iniciativa de lei pode ser: **“parlamentar, extra-parlamentar, concorrente e exclusiva”**.

É ainda o ilustre mestre quem explica, para não deixar qualquer dúvida a respeito: **“Diz-se iniciativa de lei parlamentar a prerrogativa que a Constituição confere a todos os membros do Congresso Nacional de apresentação de projetos de lei.” “Diz-se, por outro lado, iniciativa de lei extra-parlamentar àquela conferida ao Chefe do Poder Executivo, aos Tribunais Superiores, ao Ministério Público..” “Por sua vez, a iniciativa concorrente é aquela pertencente a vários legitimados de uma só vez (por exemplo: parlamentar e Presidente da República), enquanto iniciativa exclusiva é aquela reservada a determinado cargo ou órgão (por exemplo: CF, art. 61, § 1º).”**

Ao arremate do seu entendimento, conclui o professor Alexandre de Moraes: **“as referidas matérias cuja discussão legislativa dependem da iniciativa privativa do Presidente da República (CF art. 61, § 1º) são de observância obrigatória pelos Estados-membros que, ao disciplinar o processo legislativo no âmbito das respectivas Constituições estaduais, não poderão afastar-se da disciplina constitucional federal.”**

E, para realçar o vínculo desse princípio constitucional, adverte o ilustre mestre: **“assim, por exemplo, a iniciativa reservada das leis que versem o regime jurídico dos servidores públicos revela-se, enquanto prerrogativa conferida pela Carta Política ao Chefe do Poder Executivo, projeção específica do princípio da separação de poderes, incidindo em inconstitucionalidade formal a norma inscrita em Constituição do Estado que, subtraindo a disciplina da matéria ao domínio normativo da lei, dispõe sobre provimento de cargos que integram a estrutura jurídico-administrativa do Poder Executivo local.”**



Foi nessa linha de obediência constitucional que o legislador estadual de 1989, com poder constituinte derivado, ao elaborar a nova Constituição do Estado, contemplou ao Chefe do Poder Executivo Estadual a iniciativa reservada prevista no art. 63, § 1º, inc. II, "b". E nele identificamos, com indiscutível clareza que, para a criação de serviços públicos estaduais, só o Governador do Estado pode dar início ao processo legislativo. Por isso mesmo, qualquer projeto de lei de iniciativa parlamentar, versando sobre a criação de serviço público, padece de vício insanável de iniciativa.

Para de se ter noção exata desta assertiva, basta que se leia a lição do professor de Direito Constitucional, Celso Ribeiro Bastos, quando afirma, em seu livro Curso de Direito Constitucional, às fls. 358: **"nem mesmo a sanção governamental tem o condão de convalidar o defeito de iniciativa."**

Nessa direção, aliás, caminhou o Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba quando, ao apreciar a Arguição de Inconstitucionalidade nº 97.001908-9, em junho deste ano, suspendeu, por medida cautelar, a eficácia da lei 6.470/97, sancionada pelo Governador do Estado, e que, por coincidência, teve a iniciativa do Deputado Adelino. Referida lei concedia gratuidade em transportes intermunicipais de passageiros no Estado da Paraíba, a policiais militares em serviço. E o fundamento jurídico invocado pelo eminente relator da matéria, Desembargador Plínio Leite Fontes, foi o do respeito e obediência que se deve ao princípio da iniciativa reservada, quando alude expressamente: **"evidencia-se a relevância jurídica da arguição de inconstitucionalidade porquanto, segundo a dicção do art.63, § 1º, II, "b". da Carta Magna Estadual, são de iniciativa do Governador do Estado as leis que disponham sobre "organização administrativa, matéria tributária, orçamentária e serviços públicos."** E arremata o relator: **"ora, constituindo-se em serviço público o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, que é objeto de permissão, a nível das administrações federais, estaduais e municipais, não poderia, certamente, o legislador estadual violar essa regra de iniciativa reservada, porque "somente o primeiro magistrado é senhor do momento em que convém a adoção de direito novo". Fê-lo, contudo, o ilustre deputado Padre Adelino, o que importou em violação da Constituição Estadual."** Finalizando seu voto, invoca os **"Comentários à Constituição Brasileira de 1988, do constitucionalista Manoel Gonçalves Ferreira Filho, para sentenciar: "a jurisprudência do STF entendia, pela Súmula 5, que a sanção do projeto supria a falta de iniciativa do Poder Executivo. Essa orientação, todavia, foi mudada, a partir da Representação n. 890-GB, na linha da qual se pode citar a decisão n. 1.051-GO, relatada pelo Ministro Moreira Alves". E completa: "nesses arestos está a tese de que a sanção não convalida defeito de iniciativa."**

O projeto de lei 731/97, de autoria do Deputado Adelino, instituindo os serviços de transportes alternativos no Estado, pretende criar um serviço público essencial. Quanto a isso não há que discutir. Mas recorro às suas próprias palavras, na justificativa do projeto, para definir seu pensamento e sua intenção. Diz expressamente o autor: **"diversos municípios da Paraíba, a exemplo de outros Estados, oferecem esta opção de transporte à população, que tem demonstrado uma boa aceitação deste serviço. E mais adiante enfatiza: "a exploração deste serviço de transporte precisa ser regulamentada pelos municípios a fim de melhor orientar os usuários e os prestadores de Serviço de Transporte Alternativo, sobre as condições de funcionamento e legalidade dessa atividade"**





Ora, se o que deseja o autor é criar um serviço alternativo de transporte, no âmbito dos municípios, como claramente justifica, ele peca por vício formal de competência e iniciativa, nos termos do art. 30 da Constituição Federal. Se ao contrário, a intenção do deputado, não evidenciada na justificativa, é corrigir deficiência na prestação do serviço regular de transporte intermunicipal de passageiros, também aqui peca por vício de iniciativa, dado que só ao poder concedente compete corrigir, por seus órgãos fiscalizadores, distorções de eficiência praticadas pelos concessionários. Não posso ir além deste entendimento, salvo se fizer incursão pelas vias da adivinhação.

Conquanto as várias emendas apresentadas pelos Senhores Deputados manifestem a intenção de melhorar o conteúdo do Projeto de Lei, sob exame, deixo de acolhê-las porque nenhuma delas sana o vício formal de iniciativa.

À vista do exposto, voto pela **rejeição** do projeto, por ser **flagrantemente INCONSTITUCIONAL**.

É o Voto.

Sala da Comissão, em 07 de outubro de 1997

Dep. TARCIZO TELINO,
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

Reunida, à maioria dos seus membros, a Comissão de Constituição, Justiça e Redação, examinando o Projeto de Lei nº 731/97, adota e recomenda o voto do senhor relator, que opinou pela **inconstitucionalidade** da matéria, em face do que dispõem os arts. 22. Inc.XI e 30, inc.V da Constituição Federal, e 63 § 1º, inc. II "b" da Constituição Estadual.

É o parecer.

Sala da Comissão, em 07 de outubro de 1997

Dep. ZENOBIO TOSCANO
Presidente

Dep. TARCIZO TELINO
Relator

Dep. FERNANDO MELO
Membro

Dep. JOÃO PAULO
Vice-Presidente

Dep. FRANCISCO LOPES
Membro

Ao Parecer do Relator

Em, 7/10/97
[Assinatura]
DEPUTADO

Dep. ANTONIO IVO
Membro

Dep. VITAL FILHO
Membro

Voto Contrário
Ao Parecer do Relator
Em, 07/10/97
[Assinatura]
DEPUTADO