

MENSAGEM Nº 031/2023.

Ao Ilustríssimo Senhor Presidente da Câmara de Vereadores de São Lourenço da Mata/PE.

Sr. Leonardo Barbosa

Trata-se de projeto de lei visando a modernização do sistema de trânsito municipal buscando adequar ao sistema nacional.

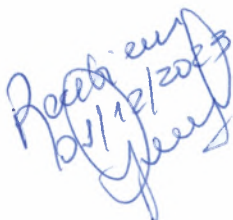
Ao submeter o Projeto à apreciação dessa Egrégia Casa, estamos certos de que os Senhores Vereadores saberão reconhecer o grau de prioridade à sua aprovação.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar as Vossas Excelências os protestos de elevado apreço.

São Lourenço da Mata, 29 de novembro de 2023.



VINÍCIUS LABANCA
-Prefeito-



Recebido em
25/12/2023
Gleidy

PROJETO DE LEI Nº 031/2023

Ementa: Dispõe sobre o Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - SIMUR/São Lourenço da Mata.

CONSIDERANDO a Lei Federal Nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual define as atribuições dos municípios como sendo de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como a de promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

CONSIDERANDO a necessidade de prover o Município de um conjunto de regulamentações dos diversos modais de transporte;

CONSIDERANDO a necessidade de atualizar e modernizar a legislação vigente, para enfrentar o grande desafio de se implantar uma mobilidade urbana que promova eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano com mais qualidade, conforto, tecnologia e inovação;

CONSIDERANDO que a nova legislação trará benefícios sociais, econômicos e ambientais, e que remeterá o município para uma tão almejada sustentabilidade urbana; e,

CONSIDERANDO, finalmente, no uso legal das atribuições que lhe confere o Art. 6º, especificamente nos Incisos IV, XI e XII, da Lei Orgânica do Município,

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO LOURENÇO DA MATA, ESTADO DE PERNAMBUCO SUBMETE A APRECIÇÃO DOS VEREADORES, O SEGUINTE PROJETO DE LEI:

CAPÍTULO I DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Seção I Da Instituição e Do Conceito

Art. 1º Institui o Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata e estabelece regime jurídico único para o sistema ora criado, denominado de SIMUR/São Lourenço da Mata.

Art. 2º O Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata é o conjunto dos modos de transporte, de infraestruturas, veículos, equipamentos e serviços públicos, disponibilizados no deslocamento de pessoas e bens nas áreas urbana e rural do município, que possibilita o acesso dos indivíduos ao processo produtivo, aos bens, ao emprego, ao trabalho, ao lar e ao lazer.

Seção II

Das Finalidades e Dos Objetivos

Art. 3º São as seguintes as finalidades do Regime Jurídico do Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata:

I. habilitar o município, diretamente ou através de entidade administrativa, na condição de gestor do Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata, a exercer as prerrogativas que lhe são atribuídas pela Constituição da República, em seu capítulo IV, artigo 30, inciso V, bem como ao Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 24, e na Lei Federal Nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais instrumentos aplicáveis.

II. promover a institucionalização e o contínuo aperfeiçoamento do sistema, bem como a adequação da oferta dos transportes públicos oferecidos à população do município, garantidas as condições aceitáveis de regularidade, segurança, conforto, economia, confiabilidade e rapidez.

III. estabelecer os direitos e deveres inerentes ao funcionamento do SIMUR/São Lourenço da Mata, as sanções decorrentes de transgressão dos seus preceitos e a criação do contencioso administrativo, assegurando o contraditório e a ampla defesa, bem como o direito de recurso.

Art.4º São os seguintes os objetivos da instituição do Regime Jurídico do Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata:

I. ampliar a mobilidade e a acessibilidade às diversas áreas da cidade.

II. assegurar condições para o perfeito funcionamento dos serviços de transportes junto aos usuários.

III. asseverar a circulação dos bens necessários ao funcionamento do sistema social e produtivo.

IV. garantir a fluidez adequada dos veículos, nas vias e logradouros, visando a atingir os padrões de velocidades médias adequados à boa fluidez, porém adaptados a novas premissas de acessibilidade, considerando os modos de transporte ativo – a pé e bicicleta.

V. garantir ao cidadão o acesso às ruas, às necessidades básicas, inclusive o trabalho, o estudo e a recreação, em condições adequadas de conforto e dentro de determinados dispêndios de tempo e de renda.

VI. incrementar as taxas de ocupação dos sistemas de transporte de passageiros e de cargas.

VII. induzir a ocupação adequada e desejada do solo urbano.

VIII. reduzir os dispêndios de tempo dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, compreendendo o tempo de deslocamento a pé, de espera dos veículos, visando a redução do tempo por viagem.

Seção III

Das Premissas e Das Diretrizes

Art.5º São premissas do Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – SIMUR/São Lourenço da Mata:

- I. estar integrado à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município.
- II. garantir a mobilidade urbana, universalizando a acessibilidade no âmbito do Município, com a prestação dos serviços de transporte com equidade no acesso, regularidade, conforto e segurança.
- III. a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município.
- IV. garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.
- V. operação delegada a terceiros, com seleção de empresas operadoras, cooperativas e autônomos passando por processo licitatório, com remuneração justa e segundo critérios definidos pelo Órgão Gestor.
- VI. o estabelecimento de política de subsídios, benefícios sociais e da estrutura tarifária, definida pelo Órgão Gestor, contemplando a gestão do sistema de bilhetagem;

Art.6º Constituem diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata:

- I. estruturar e hierarquizar o Sistema Viário, proporcionando condições adequadas de mobilidade nas vias arteriais, nas vias coletoras e nas vias locais.
- II. reduzir os impactos na mobilidade da cidade causados pelas barreiras físicas instaladas pelos órgãos públicos municipal, estadual e federal no ato de intervenções no Sistema Viário e no Sistema de Circulação.
- III. priorizar a circulação dos pedestres em relação aos veículos e dos veículos coletivos em relação aos particulares.
- IV. minimizar os efeitos do tráfego de veículos de carga nos equipamentos urbanos e na fluidez do tráfego.

Seção IV

Das Ações e Das Intervenções

Art. 7º Ao Poder Executivo, através do seu Órgão Gestor de Trânsito e Transportes, compete as seguintes ações e intervenções:

- I. promover condições adequadas de Mobilidade e Transporte à população, em termos

quantitativos e qualitativos, compatíveis com as suas necessidades de deslocamento e condições de pagamento.

II. estabelecer, avaliar e controlar os serviços prestados pelos operadores de transporte, dentro das especificações pertinentes.

III. planejar, organizar, executar ou delegar, dirigir, avaliar e controlar os serviços do SIMUR/São Lourenço da Mata.

IV. calcular, acompanhar e controlar os custos da produção dos transportes com base em planilhas próprias.

V. calcular, acompanhar e controlar, direta ou indiretamente, as receitas advindas da venda antecipada de passagens, receitas extra-tarifárias e das tarifas aprovadas.

VI. especificar os equipamentos obrigatórios sem prejuízo daqueles previstos na legislação de trânsito, bem como os parâmetros técnico-operacionais e de comunicação visual dos veículos de transporte e dispositivos de sinalização, com base na regulamentação pertinente e em normas e instruções complementares.

VII. construir, manter e administrar, diretamente ou por delegação, abrigos, terminais, pátios de estacionamento e demais equipamentos necessários ao funcionamento da mobilidade dos transportes de passageiros.

VIII. estabelecer as características das linhas de transporte: itinerários, terminais, pontos de retorno, pontos de parada, horários de funcionamento e frequência, tipos de serviço e veículos, regras de operação, frota e alocação das posições de veículos nos quadros de horário, entre outras.

IX. definir e administrar a forma de operação do Sistema de Transportes de Passageiros.

X. capacitar sazonalmente as empresas operadoras, cooperativas e agentes autônomos para um novo ambiente na busca permanente de redução de custos operacionais, indução ao aumento de produtividade e melhoria de desempenho.

XI. realizar auditorias contábeis e técnicas nas empresas operadoras e demais agentes integrantes do Sistema.

XII. conceder licenças, autorizações e permissões às pessoas físicas e/ou jurídicas, podendo ser cooperativas, para operar em caráter delegado os serviços do SIMUR/São Lourenço da Mata.

XIII. estabelecer uma política de recursos humanos para os agentes do SIMUR/São Lourenço da Mata.

XIV. intervir no transporte público de passageiros, utilizando ou delegando os meios necessários à prestação dos serviços, de forma a garantir a continuidade dos mesmos, sempre que houver sua motivação ou interrupção total ou parcial.

Art. 8º O Poder Executivo, através do seu Órgão Gestor, promoverá a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PlanMOB/São Lourenço da Mata a ser

desenvolvido de forma articulada com o uso e a ocupação do solo e compatibilizado com o Plano Diretor do Município de São Lourenço da Mata.

Parágrafo único - O Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PlanMOB/São Lourenço da Mata definirá as faixas a serem reservadas, prioritariamente, para a implantação de infraestrutura necessária aos deslocamentos das pessoas e dos veículos.

Art. 9º O Poder Executivo deverá fazer as devidas intervenções no município, de modo a facilitar e estimular os deslocamentos das pessoas a pé ou de bicicleta, entre outras:

- I. construir passeios adequados e sinalização específica para a travessia de vias.
- II. promover campanhas educativas voltadas para a segurança de pedestres e ciclistas, e para o estímulo do uso da bicicleta
- III. implantar locais apropriados para o estacionamento de bicicletas em locais públicos com grandes fluxos de pessoas.
- IV. criar espaços reservados para a implantação de estabelecer ciclovias e ciclo faixas.

Seção V **Da Composição**

Art. 10. O Sistema de Mobilidade Urbana de SÃO LOURENÇO DA MATA é formado:

- I. pelo Sistema Viário – SV.
- II. pelo Sistema de Circulação e Acessibilidade – SCA.
- III. pelo Sistema Municipal de Transportes de Passageiros – SMTP/São Lourenço da Mata.
- IV. pelo Sistema de Transporte de Cargas – STC/São Lourenço da Mata.

Art. 11. O Sistema Municipal de Transportes de Passageiros e o Sistema de Transporte de Cargas são constituídos por agentes autônomos pessoas físicas e jurídicas, pela frota de sua propriedade, por motoristas auxiliares e demais operadores.

§1º - Os agentes autônomos pessoas físicas e jurídicas, a frota de sua propriedade, os motoristas auxiliares e os demais operadores de todos os modais serão submetidos inicialmente, a um cadastramento e posteriormente, a um recadastramento anual, nos termos estabelecidos pelo Executivo Municipal, através do órgão gestor inerente.

Art. 12. A operação Sistema Municipal de Transportes de Passageiros e do Sistema de Transporte de Cargas será executada pelos agentes a que se refere o artigo anterior, através de concessão, permissão, ou autorização, de acordo com as seguintes situações:

- I. concessão: quando precedida da execução de obra pública, com a construção total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio

de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

II. permissão: a delegação à título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco;

III. autorização: a delegação à título precário, mediante contrato de adesão, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Parágrafo único – A regulamentação, por ato do Poder Executivo do Município, definirá a forma de delegação de cada uma das modalidades do Sistema Municipal de Transportes de Passageiros.

Art. 13. O atual Serviço de Transporte Complementar de Passageiros, operado pelos atuais operadores do transporte por veículos de pequeno porte (kombis e vans), passa a integrar o Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros STCP.

CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO - SV

Art. 14. O Sistema Viário é por onde circulam pessoas e veículos e é constituído pela infraestrutura física das vias e logradouros que compõem a malha urbana do município.

Art. 15. O Sistema Viário do Município é formado por vias e demais logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias, atuais e futuras.

Art. 16. O Sistema Viário do Município é composto por corredores de transporte rodoviário e demais vias urbanas e rurais e classificam-se em três categorias, a saber:

I. vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;
- e) vias especiais.

II. vias rurais:

- a) rodovias federais;
- b) rodovias estaduais;
- c) estradas municipais;
- d) vias vicinais.

Parágrafo único – O Poder Executivo, através do Órgão Gestor de Trânsito e Transportes poderá firmar convênio para assumir, total ou parcialmente, a gestão de rodovias federais e estaduais, visando compatibilizar intervenções urbanísticas, de mobilidade urbana e de trânsito no âmbito do Município.

Art. 17. O Poder Executivo promoverá a elaboração de um Plano de Expansão e Manutenção do Sistema Viário do Município, priorizando os corredores principais e secundários do transporte coletivo de passageiros.

Art. 18. O Sistema Viário do Município deverá ser prioritariamente pavimentado e bem conservado para facilitar a mobilidade dos veículos, notadamente o transporte coletivo de passageiros.

CAPÍTULO III DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E ACESSIBILIDADE - SCA

Seção I Da Instituição e Do Conceito

Art. 19. O Sistema de Circulação e Acessibilidade de São Lourenço da Mata é o conjunto de normas, regras, ações, equipamentos de fiscalização, equipamentos de sinalização de tráfego e elementos de acessibilidade de pessoas e veículos, todos direcionados à operação do sistema viário urbano, através da engenharia de tráfego, da educação no trânsito, da operação de trânsito e da fiscalização do trânsito.

§1º - A Engenharia de Tráfego tem a função de organizar técnica e operacionalmente o trânsito.

§2º - A Educação no Trânsito tem a função de conscientizar e mudar a cultura de pedestres e condutores de veículos nas suas mobilidades urbanas.

§3º - A Operação de Trânsito tem por objetivo proporcionar a boa fluidez nas vias, através de ações de orientação, sinalização temporária, intervenções em campo e utilização de equipamentos específicos.

§4º - A Fiscalização de Trânsito tem a função de controlar, disciplinar e punir os infratores do trânsito.

§5º - Na promoção da acessibilidade urbana deverão ser aplicadas e observadas as regras específicas previstas na legislação federal, estadual e municipal, assim como nas normas técnicas editadas pelos órgãos competentes, dentre as quais as de acessibilidade da Associação Brasileira e Normas Técnicas - ABNT.

Art. 20. O órgão de trânsito municipal emitirá as normas, regras e alterações e executará as ações decorrentes, referentes ao Sistema de Circulação e Acessibilidade, sempre em consonância com a legislação Federal e com as seguintes prerrogativas:

I. planejar, regulamentar e operar o trânsito no Município de forma a promover uma circulação segura e preservar a vida das pessoas;

II. efetivar a consolidação da gestão do trânsito;

III. analisar e emitir parecer sobre instalações de polos geradores de viagens cujas normas devem ser elaboradas;

IV. elaborar programa de educação para o trânsito.

Art. 21. Os equipamentos de fiscalização serão implantados pelo órgão de trânsito municipal segundo critérios técnicos, subsidiados pela estatística de trânsito e por campanhas de educação de trânsito.

Art. 22. Os equipamentos de sinalização de tráfego, horizontal, vertical e semaforica, são formados pelo conjunto de marcas viárias, placas, semáforos e outros elementos utilizados para demarcar vias e áreas de circulação, estacionamento e paradas, com a função de dar sentido e direção à circulação de pedestres e veículos e promover a segurança do trânsito.

Art. 23. Os elementos de Acessibilidade são o conjunto de placas, marcas viárias, adequações físicas e equipamentos utilizados para estabelecer condições seguras e autonomia de deslocamentos em vias públicas, prédios públicos e privados, em consonância com a legislação municipal, estadual e federal relativa à acessibilidade.

Art. 24. O Poder Executivo, através do seu Órgão Gestor de Trânsito e Transportes, promoverá a elaboração do planejamento da circulação e acessibilidade, contemplando as seguintes prioridades, entre outras:

I. desenvolver estudos de curto prazo voltados para as questões emergenciais em particular aquelas pertinentes à engenharia, a educação e a fiscalização de trânsito, contemplando preferencialmente o pedestre e as pessoas portadoras de necessidades especiais.

II. executar ações nas áreas congestionadas e nos corredores principais e secundários de transporte coletivo, principalmente no Centro Comercial de São Lourenço da Mata.

III. planejar, ordenar e disciplinar os estacionamentos de veículos nas vias e áreas permitidas.

IV. planejar, ordenar e implantar, diretamente ou delegando à terceiros, os estacionamentos rotativos e restringir a implantação de estacionamento de longa duração, públicos e privados, até que sejam asseguradas condições adequadas de circulação.

V. planejar, ordenar, implantar e disciplinar os estacionamentos para carga e descarga no âmbito do Município.

VI. definir áreas de estacionamento para veículos particulares junto à terminais de transporte coletivo, áreas comerciais e outros equipamentos urbanos, de forma a estimular a transferência dos usuários dos veículos particulares para os coletivos.

VII. definir a obrigatoriedade de cumprimento dos requisitos de acessibilidade, estabelecidos na legislação vigente e nas normas técnicas específicas, para os veículos do Sistema de Transportes Coletivo de Passageiros.

§1º - O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

§2º - A construção, a ampliação ou a reforma de edifícios, públicos ou privados, destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou tornem acessíveis às

peçoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§3º - Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§4º - Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso a pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação, e de modo que possam ser utilizados com a máxima comodidade, tendo ainda, a devida utilização de dispositivos de segurança tais como piso tátil, plataformas e proteções.

§5º - Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem.

Art. 25. No Sistema de Circulação e Acessibilidade deverá ser contemplada, de acordo com as exigências da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a prioridade ao transporte ativo, realizada através das seguintes modalidades, as quais deverão ser devidamente regulamentadas:

I. Transportes por bicicletas.

II. Transporte a pé.

Parágrafo único – O Poder Executivo, através da instância gerencial responsável pela execução e manutenção do Sistema Viário do Município, ou a ele delegada, deverá realizar programa de qualificação de calçadas, parte integrante da via.

Art. 26. O Sistema de Circulação e Acessibilidade, denominado também de Sistema de Trânsito será regido na íntegra pelas normas e sanções previstas na Lei Nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e suas respectivas alterações, e pela Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Seção II

Dos Estacionamentos Rotativos

Art. 27. Fica estabelecido o Sistema de Estacionamentos Rotativos, contemplando a delimitação de espaços nas vias do Sistema Viário do Município, para a utilização por estacionamento, remunerado ou não, para veículos automotores de uso geral e para utilização por veículos de transporte utilizados nas operações de carga e descarga.

Parágrafo único – O sistema, definido no caput do presente artigo, poderá ser autorizado mediante pagamento, constituindo o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago.

Art. 28. O Sistema de Estacionamento Rotativo Pago consiste na utilização onerosa de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos, mediante o pagamento de taxa, em locais permitidos pelo Órgão Gestor de Trânsito e Transportes e durante período determinado. u

§1º - O Poder de Polícia inerente ao controle do uso dos locais destinados ao estacionamento controlado nas áreas delimitadas, nos termos da presente lei, será exercido pelos agentes do Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município.

§2º - As áreas autorizadas para o estacionamento rotativo serão estabelecidas através de sinalização estratigráfica vertical e horizontal, de acordo com a legislação de trânsito, e instituídas mediante portaria emitida pelo Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município.

Art. 29. As áreas delimitadas em conformidade com o artigo anterior, serão utilizadas por veículos automotores de uso geral e para utilização por veículos de transporte empregados nas operações de carga e descarga.

§1º - Será denominada de ZONA AZUL, a área de estacionamento nos logradouros públicos, devidamente sinalizada, destinada ao estacionamento de automotores de uso geral, com pagamento pela utilização.

§2º - Será denominada de ZONA MARROM, a área de estacionamento nos logradouros públicos, devidamente sinalizada, destinada ao estacionamento de caminhões de pequeno e médio porte, com até 03 (três) eixos, para as operações de Carga e Descarga, sem pagamento pela sua utilização.

Art. 30. Nas vias e logradouros em que houver fixação de horário de funcionamento do estacionamento rotativo em placas indicativas, deverá ser utilizado sistema de comprovação de pagamento das tarifas para a Zona Azul.

§1º - O período máximo de permanência contínua do veículo numa mesma vaga de estacionamento rotativo será de acordo com o que estiver especificado nas placas de sinalização, sendo vedada sua prorrogação.

§2º - Excedido o tempo de permanência assim fixado, será considerado estacionante em desacordo com a regulamentação, sujeitando-se o usuário às penalidades de trânsito em vigor.

§3º - Serão considerados estacionamentos em desacordo com esta Lei:

- I. a permanência do veículo além do período máximo de estacionamento autorizado;
- II. registro de forma incorreta ou com dados insuficientes para verificação pela fiscalização
- III. não obedecer à sinalização.

§4º - Fica proibido o estacionamento nas vagas destinadas ao Estacionamento Rotativo de motos e veículos do Sistema Municipal de Transporte de Passageiros, quando em operação.

Art. 31. O estacionamento nas áreas delimitadas para a ZONA AZUL e ZONA MARROM terá sua regulamentação limitada, de segunda a sexta-feira, das 8h às 18h e aos sábados, 8h às 12h, estando essas áreas, nos demais horários e aos domingos, submetidos à legislação de trânsito não específica para o Estacionamento Rotativo.

Parágrafo único - em épocas especiais e ou datas comemorativas, ou de acordo com as necessidades do comércio, o horário estabelecido neste artigo poderá ser ampliado por ato do Poder Executivo.

Art. 32. Será concedida a isenção do pagamento do Estacionamento Rotativo nos seguintes casos:

I. veículos pertencentes à administração direta e fundacional do Município, do Governo do Estado e da União, desde que estejam devidamente caracterizados, ou constem em cadastro gerenciado pelo Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município

II. ambulâncias, viaturas da Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros e Autarquias ou Departamentos de Trânsito, e carro forte, desde que estejam devidamente caracterizados;

III. pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, ou idosas nos locais especificamente delimitados e sinalizados nos logradouros públicos.

Art. 33. As tarifas correspondente ao tempo máximo de permanência para o estacionamento de Zona Azul serão de acordo com regulamentação por meio instrumento normativo do Poder Executivo do Município, através do seu Órgão Gestor de Trânsito e Transportes.

Art. 34. As áreas de estacionamento de que trata esta Lei poderão ser remanejadas em função da política de readequação dos logradouros no âmbito do Município.

Art. 35. A destinação da arrecadação, deduzidos os custos de operação deverá ser de 50% (cinquenta por cento) para ampliação, melhoria, fiscalização e manutenção do sistema viário no âmbito do Município, e 50% (cinquenta por cento) para outras finalidades de utilidade pública, inclusive salários dos servidores, necessárias à prestação de serviços do Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município.

Parágrafo único - Todo valor arrecadado com a operação da Zonas Azul deverá ser depositado em conta bancária específica do Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana, que será administrado e gerenciado pelo Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município.

Art. 36. A forma de operação dos estacionamentos rotativos pagos pode se dar das seguintes formas:

I. definição do serviço, planejamento da operação, estudos relativos à rotatividade, análise financeira e plano de negócios definidos executados diretamente pela Prefeitura, através do Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município;

II. delegação à iniciativa privada, com a definição do serviço, planejamento da operação, estudos relativos à rotatividade, análise financeira e plano de negócios definidos pela Prefeitura, sendo delegada a operação a empresas privadas;

III. delegação à iniciativa privada, com a definição do serviço, planejamento da operação, definidos pela Prefeitura e os estudos relativos à rotatividade, análise financeira e plano de negócios, delegado(s) a empresas privadas);

IV. delegação à iniciativa privada, com a definição do serviço pela Prefeitura e planejamento da operação, estudos relativos à rotatividade, análise financeira e plano de negócios, delegado(s) a empresas privadas.

Parágrafo único – O desenho gerencial estabelecido para as opções II, III e IV poderão ter como destinação da arrecadação em formato diferente do estabelecido no artigo 35 desta Lei, em função da conveniência aos interesses públicos para implantação de tecnologia, onde houver custos de implantação, aquisições de equipamentos, infraestrutura e contratação de pessoal sendo realizados pelo ente privado contratado.

Art. 37. Fica autorizado o Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município a proceder a seleção e possível credenciamento de pessoas jurídicas privadas para a realização de estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura, para a implantação ou para revitalização de áreas já regulamentadas para uso de Estacionamento Rotativo, visando a modernização, ampliação, operação, manutenção e gestão, através de chamamento público.

Art. 38. O Chefe do Poder Executivo deverá expedir ato normativo que regule o Sistema de Estacionamento Rotativo no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação da presente Lei.

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS – SMTP/SÃO LOURENÇO DA MATA

Seção I

Do Conceito, da Composição e das Ações

Art. 39. O Sistema Municipal de Transportes de Passageiros de São Lourenço da Mata – SMTP/São Lourenço da Mata é o conjunto de modos de deslocamento, públicos e privados, individuais e coletivos, das pessoas no âmbito e jurisdição do município de São Lourenço da Mata, garantindo o direito de ir e vir da população usuária.

Art. 40. O SMTP/São Lourenço da Mata é formado pelos seguintes tipos de transporte, com seus respectivos modais:

I -Transportes Públicos:

- a) Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros - STCP;
- b) Serviço de Transporte Individual por Táxi - STX;
- c) Serviço de Transporte Individual por Mototáxi – SMTX.

II -Transportes Privados:

- d) Serviço de Fretamento e Turismo - SFT;
- e) Serviço de Transporte Escolar - STE;
- f) Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros - STRP;
- g) Serviço de Transporte Funeral – STF;
- h) Modo de Transporte Ativo – MTA.

§1º - O Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros é aquele operado por veículos de pequena, média e grande capacidade de passageiros, com caráter coletivo e regular, itinerários e frequências previamente estabelecidos, tarifas calculadas através de planilha e regulamentação específica estabelecidas pelo Poder Executivo, através do órgão gestor inerente.

2º - O Serviço de Transporte Individual por Táxis é aquele operado por veículo automotor, de aluguel, destinado ao transporte de passageiros, com remuneração baseada na quilometragem percorrida, ou outra forma de cobrança autorizada pelo Poder Executivo, através de planilha e regulamentação específica estabelecidas pelo órgão gestor inerente.

§3º - O Serviço de Transporte Individual por Moto Táxis é aquele operado por motocicletas, destinado ao transporte remunerado de passageiros com tarifas calculadas através de planilha e regulamentação específica Poder Executivo, através de planilha e regulamentação específica estabelecidas pelo órgão gestor inerente.

§4º - O Serviço de Fretamento e Turismo é o que se destina ao transporte de pessoas, através de veículos de aluguel, proveniente de acordo prévio entre operador e contratante, com fim específico e natureza distinta do transporte público, mediante prévio cadastramento e credenciamento pelo Poder Executivo, através de planilha e regulamentação específica estabelecidas pelo órgão gestor inerente.

§5º - Serviço de Transporte Escolar é o fretamento específico para o transporte de alunos do pré-escolar ao 3º grau dos estabelecimentos de ensino, mediante prévio cadastramento e credenciamento pelo Poder Executivo, através do órgão gestor inerente, atendendo às exigências definidas no Código de Trânsito Brasileiro.

§6º - O Serviço de Transporte Remunerado Individual de Passageiros é o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§7º - O Serviço de Transporte Funeral é o transporte específico de corpos e restos mortais, operado com veículos de aluguel e com características próprias, atendendo às exigências definidas na legislação sanitária e regulamentação específica estabelecidas pelo órgão gestor inerente.

§8º - O Modo de Transporte Ativo compreende os deslocamentos a pé e por bicicleta, mediante disponibilização de espaços públicos adequados, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Seção II Das Ações

Art. 41. O Poder Executivo promoverá, quando da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PlanMOB/São Lourenço da Mata, ações priorizando o o do transporte coletivo, por bicicletas e a pé, em relação aos demais modais de transportes.

Art. 42. As ações desenvolvidas para o Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros – STCP/São Lourenço da Mata deverão contemplar a maior cobertura possível no âmbito do Município, através da criação de uma rede de linhas de transporte coletivo.

§1º A Gestão do Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros – STCP/São Lourenço da Mata poderá ser realizada pelo Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município, ou a partir da integração, na qualidade de município consorciado, ao Grande Recife Consórcio de Transporte, consórcio dos municípios da Região Metropolitana do Recife.

§2º Fica autorizada a adesão ao Grande Recife Consórcio de Transporte, caso seja considerada necessária para a melhoria do atendimento por transporte coletivo no Município, desde que fundamentada tecnicamente e juridicamente essa inserção no consórcio dos municípios da Região Metropolitana.

Art. 43. O Chefe do Poder Executivo deverá expedir ato normativo que regule cada uma das modalidades do Sistema Municipal de Transportes de Passageiros no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação da presente Lei, devendo contemplar:

- I. competências do Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município;
- II. conceitos relativos à cada modalidade;
- III. forma de delegação dos serviços;
- IV. planejamento dos serviços;
- V. regime de exploração;
- VI. definição da forma de prestação dos serviços;
- VII. possibilidade e procedimentos para desistência da delegação de prestação dos serviços;
- VIII. obrigações e direitos atrelados à delegação dos serviços, aos delegatários, prepostos, veículos, equipamentos, instalações, cadastramentos, vistorias, tarifas e remuneração;
- IX. processo disciplinar com a previsão de fiscalizações e auditorias, definição das infrações, estabelecimento de medidas administrativas e penalidades, procedimentos relativos à defesa e ao recurso; e
- X. previsão de extinção da delegação.

CAPÍTULO V **DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS**

Seção I **Do Conceito, Da Composição e Das Ações**

Art. 44. O Sistema de Transporte de Cargas – STC/São Lourenço da Mata é o segmento de prestação de serviços rodoviários de cargas, constituído pela frota de caminhões, pelas centrais, depósitos e armazéns de carga, pelas empresas pessoas jurídicas e pelos operadores autônomos.

Art. 45. O Sistema de Transporte de Cargas Municipal é formado pelos seguintes modais e serviços:

- I. Serviço de Transporte de Cargas por Veículo Motorizado.
- II. Serviço de Transporte de Cargas por Veículo de Tração Humana e Animal.
- III. Serviço de Moto Frete - SMF.

§1º O Serviço de Transporte de Cargas por Veículo Motorizado é o conjunto de modalidades de transporte destinado ao transporte de bens e serviços, segundo regulamentação pelo órgão gestor, compreendendo:

- a. Operações de Carga e Descarga por veículos motorizados;
- b. Circulação de Veículos de Carga Especiais;
- c. Serviço Transporte de Cargas a Frete – STCF.

§2º O Serviço de Transporte por Veículos de Tração Humana e Animal é o destinado ao transporte de bens, realizado com equipamentos próprios, não motorizados, atendendo às exigências da legislação ambiental e regulamentação específica pelo órgão gestor.

§3º Serviço de Moto Frete é o transporte de bens e serviços, com a utilização de veículos ciclomotores e regulamentação específica pelo órgão gestor.

§4º As operações de Carga e Descarga, compreendendo a parada e estacionamento de veículos de carga terão a definição de horário e demais condições definidas pelo Órgão Gestor de Trânsito e Transportes, bem como pela legislação de trânsito vigente e regras específicas estabelecidas para o Sistema de Estacionamento Rotativo, na modalidade Zona Marrom, definidos nesta Lei e em regulamentação complementar.

Art. 46. O Poder Executivo promoverá, na gestão do trânsito e quando da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PlanMOB/São Lourenço da Mata, ações de regulamentação do transporte de cargas, de forma articulada com os demais planos a que se refere esta lei.

Parágrafo único – A regulamentação do transporte de cargas definirá as vias, os locais e os horários que serão permitidos para o serviço de carga e descarga no município de São Lourenço da Mata, priorizando os dias e horários de menor volume de tráfego para permitir a execução do serviço.

Art. 47. O Chefe do Poder Executivo deverá expedir ato normativo que regule cada uma das modalidades do Sistema Transporte de Cargas Municipal no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias após a publicação da presente Lei, devendo contemplar:

- I. competências do Órgão Gestor de Trânsito e Transportes do Município;
- II. conceitos relativos à cada modalidade;
- III. forma de delegação dos serviços;
- IV. planejamento dos serviços;
- V. regime de exploração;
- VI. definição da forma de prestação dos serviços;
- VII. possibilidade e procedimentos para desistência da delegação de prestação dos serviços;
- VIII. obrigações e direitos atrelados à delegação dos serviços, aos delegatários, veículos, cadastramentos e vistorias;
- IX. processo disciplinar com a previsão de fiscalizações, definição das infrações, estabelecimento de medidas administrativas e penalidades, procedimentos relativos à defesa e ao recurso; e
- X. previsão de extinção da delegação.

CAPÍTULO VI DAS DETERMINAÇÕES FINANCEIRAS

Seção I Do Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana

Art. 48. Fica instituído o Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – FMU/São Lourenço da Mata que tem como fato gerador a execução de serviços públicos explorados por agentes pessoas físicas e empresas credenciadas junto ao SIMUR/São Lourenço da Mata, nas suas diversas áreas de atuação e as receitas obtidas pela gestão do Trânsito Municipal, compreendendo as multas, taxas de serviço público relativas a estacionamento, remoção e estadia de veículos apreendidos e de transferências voluntárias e de repasses oriundos de financiamentos, empréstimos e doações voltados ao trânsito e ao transporte.

§1º São contribuintes do FMU/São Lourenço da Mata todos os agentes concessionários, permissionários e autorizatários, pessoas físicas e jurídicas que exploram serviços públicos no Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata.

§2º O FMU/São Lourenço da Mata terá como recursos disponíveis a totalidade das receitas de quaisquer naturezas geradas pelo Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata.

§3º As receitas de que trata o parágrafo anterior serão recolhidas pela Secretaria de Finanças do Município, em documento próprio de arrecadação municipal, e transferida para a conta específica do FMU/São Lourenço da Mata.

§4º - O FMU/São Lourenço da Mata terá como unidade gestora a Secretaria de Segurança Pública e Mobilidade Urbana do Município, sempre com a aprovação e anuência da Prefeitura Municipal de São Lourenço da Mata, em formato a ser estabelecido em regulamentação específica.

§5º - Os recursos financeiros disponíveis no FMU/São Lourenço da Mata serão aplicados exclusivamente na gestão do Sistema de Circulação e Acessibilidade e no Sistema de Transporte Público de Passageiros.

§6º - Os recursos financeiros provenientes de multas de trânsito terão aplicação exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, conforme disposto no Art. 320 da Lei Federal Nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro, resguardado o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito, destinado à segurança e educação de trânsito a ser recolhido na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

§7º - Haverá a publicação anual, em site oficial da Prefeitura Municipal, ou do órgão gestor de trânsito, dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.

Seção II Da Remuneração do SIMUR e Das Obrigações dos Operadores

Art. 49. Fica criada a Remuneração por Participação do Sistema – RPS, a título de exploração de todas as modalidades do Sistema de Transporte de Passageiros de São

Lourenço da Mata – SMTP/São Lourenço da Mata, devendo ser aplicada aos seus operadores autônomos, pessoas físicas e jurídicas, por cada veículo de sua propriedade.

§1º - A RPS é mensal e será recolhida pela Secretaria de Finanças do Município, em documento próprio de arrecadação municipal e transferida para a conta específica do FMU/São Lourenço da Mata, instituído no art. 48 desta lei.

§2º - A RPS será recolhida até o 5º dia do mês subsequente e terá os seguintes valores:

a) a importância de 4% (quatro por cento) do produto da quantidade de passageiros equivalente pela tarifa correspondente, vigente no mês de referência, por cada veículo em operação do Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros – STCP.

§3º - Os valores referidos no §2º deste artigo serão atualizados pelo Índice de Reajuste dado às tarifas do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - STCP ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais que venha a ser instituído.

§4º - O atraso no pagamento da RPS ensejará ao devedor o pagamento do valor devido, acrescido de multa 2% (dois por cento) do total do débito do referido período, mais juros de mora de 1% (um por cento) e correção monetária.

§5º As receitas provenientes da RPS serão recolhidas pela Secretaria de Finanças do Município, em Documento Próprio de Arrecadação Municipal, e transferida para conta específica do FMU/São Lourenço da Mata.

§6º Define-se como Quantidade de Passageiros Equivalente a totalização de passageiros pagantes, descontadas as gratuidades, considerando-se a quantidade de passageiros com direito a benefícios, segundo percentuais de desconto estabelecidos em lei.

§7º A definição do início da cobrança da RPS será estabelecida nos decretos de regulamentação de cada modal do Sistema de Mobilidade Urbana.

Art. 50. As pessoas físicas, as pessoas jurídicas, os veículos de sua propriedade, os condutores auxiliares e os demais operadores, integrantes do SIMUR/São Lourenço da Mata, terão a obrigação de fazer o primeiro cadastramento e os recadastramentos anuais no segundo semestre de cada ano, de acordo com calendário a ser definido pelo órgão gestor, como forma de manter sempre atualizados os seus cadastros e as condições de conservação e operação da frota junto ao órgão gestor.

§1º - O concessionário, permissionário ou autorizatário que descumprir o disposto no “caput” deste artigo será penalizado com multa no valor equivalente a 02 (duas) vezes a Remuneração por Participação do Sistema – RPS, referida no art. 34, parágrafo 2º, inciso I desta lei, e na remoção do seu veículo até a comprovação da regularização junto ao órgão gestor.

§2º - Os condutores auxiliares e demais operadores que descumprirem o disposto no “caput” deste artigo serão penalizados com a suspensão dos serviços, até a comprovação de sua regularização junto ao órgão gestor.

§3º - O primeiro cadastramento e os recadastramentos anuais serão regulamentados pelo Poder Executivo, através do seu órgão gestor.

Seção III

Da Taxa de Serviços Públicos

Art. 51. Fica criada a Taxa de Serviços Públicos – TSP para fazer face aos serviços administrativos prestados pelo Órgão Gestor do Sistema de Mobilidade Urbana, para todos os sistemas e serviços que integram o SIMUR/São Lourenço da Mata, com recolhimento para o Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana.

§1º - São responsáveis pelo pagamento da TSP todos os agentes, pessoas físicas e jurídicas, que fazem parte do SIMUR/São Lourenço da Mata.

§2º - Os valores das taxas a que se refere este capítulo serão cobrados no ato da prestação dos serviços públicos, de acordo com as seguintes tabelas:

I. no ato do Primeiro Cadastramento:

- a) Agente, pessoa física, valor de R\$ 30,00 (trinta reais) por agente;
- b) Agente, pessoa jurídica, valor de R\$ 50,00 (cinquenta reais) por agente;
- c) Agente, estabelecimento de ensino, valor de R\$ 50,00 (cinquenta reais) por agente;
- d) Veículo, valor de R\$ 50,00 (cinquenta reais) por veículo.

II. no ato dos Recadastramentos Anuais, referidos no art. 50 desta lei:

- a) Agente, pessoa física, valor de R\$ 70,00 (vinte reais) por agente;
- b) Agente, pessoa jurídica, valor de R\$ 80,00 (trinta reais) por agente;
- c) Agente, estabelecimento de ensino, valor de R\$ 80,00 (trinta reais) por agente;
- d) Veículo, valor de R\$ 30,00 (trinta reais) por veículo.

III. no ato de Serviços Eventuais:

- a) Baixa de quaisquer restrições, valor de R\$ 10,00 (dez reais) por baixa;
- b) Emissão de boletins de ocorrência, valor de R\$ 10,00 (dez reais) por emissão;
- c) Emissão de documentos diversos, valor de R\$ 10,00 (dez reais) por emissão;
- d) Emissão de documentos por extravio, valor de R\$ 20,00 (vinte reais) por emissão;
- e) Transferência de quaisquer permissões, valor de R\$ 1.000,00 (um milreais) por transferência;
- f) Vistoria veicular para permuta de veículos usados, valor de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) por vistoria; e,
- g) Vistoria veicular para substituição de veículo usado por veículo novo, valor de R\$ 30,00 (trinta reais) por vistoria.

§3º - Os valores da TSP serão atualizados anualmente, em janeiro de cada ano, pelo Índice Geral de Preços – IGP/M da fundação Getúlio Vargas ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais que vier a substituí-lo.

§4º - As receitas provenientes da TSP serão emitidas e recolhidas pela Secretaria de Finanças do Município, em documento próprio de arrecadação municipal, e transferidas para a conta específica do FMU/São Lourenço da Mata.

Seção IV Das Tarifas

Art. 52. A política tarifária será definida para cada modalidade de transporte público do SMTP/São Lourenço da Mata, em forma adequada às características modais e às funções exercidas por cada uma, através de legislação específica.

§1º - As tarifas dos serviços de transportes públicos de passageiros serão calculadas pelo órgão gestor, em função da remuneração e retorno dos investimentos, das taxas e impostos incidentes, das despesas administrativas e do custo operacional.

§2º - O modelo de remuneração dos operadores será definido pelo órgão gestor, de conformidade com normas e regulamentação complementar.

Art. 53. Os operadores dos serviços de transportes de passageiros devem fornecer, nos prazos estabelecidos pelo órgão gestor, os dados técnico-econômicos e operacionais relativos aos seus serviços de acordo com os modelos definidos, os quais servirão de base para o cálculo tarifário e para o cálculo da remuneração dos serviços.

Art. 54. Caberá aos operadores do transporte privado, de passageiros e de cargas, a fixação dos valores a serem pagos pela utilização dos serviços pelos respectivos usuários.

Parágrafo único - A liberdade tarifária estabelecida no caput deste artigo não impede que o Poder Público Municipal exerça suas competências de fiscalizar ou de reprimir práticas e condutas desleais e abusivas cometidas pelos operadores de transporte privado.

Seção V

Das Taxas de remoção, recolhimento e guarda de veículos

Art. 55. O Órgão Gestor de Trânsito e Transportes executará os serviços de remoção, recolhimento e guarda de veículos em depósito, em virtude de cometimento de infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na legislação municipal, com recolhimento para o Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana.

§ 1º O órgão ou entidade da administração citado no caput deste artigo, será responsável pela liberação dos veículos ou por levar à hasta pública, no caso dos veículos não resgatados pelos proprietários no prazo definido em Lei.

§ 2º Fica o órgão ou entidade da administração citado no caput deste artigo, autorizado a utilizar-se de empresa contratada para a operacionalização dos serviços de remoção, recolhimento, guarda, avaliação e desembaraços legais, entre outras ações necessárias, e para a realização de leilão público dos referidos veículos, nos moldes da legislação em vigor.

Art. 56. O custo pelos serviços previstos nesta Lei será devido em decorrência dos serviços efetivamente prestados ao proprietário do veículo removido, conforme abaixo:

I. Serviço de Remoção - serviço de reboque e entrega do veículo removido ao pátio ou depósito de veículos;

II. Serviço de Estadia - serviço de recepção, de vistoria prévia, de guarda, de custódia e de monitoramento diário dos veículos removidos ao pátio ou depósito até a devolução ao seu proprietário ou até a realização do leilão;

III. Serviço por Liberação de Veículo - serviço de conferência dos documentos apresentados para liberação do veículo removido ao seu proprietário;

IV. Autorização para trânsito de veículo - serviço de autorização para a liberação do veículo

removido para realização de conserto ou reparo em oficina, com determinação de prazo para retomo ao depósito;

V. Serviço de Vistoria Técnica - serviço de verificação do efetivo conserto ou reparo realizado no veículo removido, sua condição de trafegabilidade e conformidade com a legislação de trânsito.

Art. 57. Os serviços serão cobrados conforme o seguinte:

I. Serviço de Recolhimento:

- a) Veículo Leve Tipo A - Ciclomotor, triciclo, quadriciclo, motocicleta, motoneta e congêneres – R\$ 120,00 (cento e vinte reais);
- b) Veículo Leve Tipo B - Automóvel tipo passeio caminhonete, camioneta, kombis, reboque, semi-reboque e congêneres – R\$ 160,00 (cento e sessenta reais);
- c) Veículo Leve Tipo C - Micro-ônibus, vans e congêneres – R\$ 215,00 (duzentos e quinze reais);
- d) Veículo Pesado - Caminhão, ônibus, trator de roda, trator esteira ou trator misto e congêneres – R\$ 300,00 (trezentos reais);
- e) Carcaça de veículo – R\$ 120,00 (cento e vinte reais).

II. Serviço de Estadia (diária):

- a) Veículo Leve Tipo A - ciclomotor, triciclo, quadriciclo, motocicleta, motoneta e congêneres – R\$ 20,00 (vinte reais);
- b) Veículo Leve Tipo B - Automóvel tipo passeio, caminhonete, camioneta, kombis, reboque, semi-reboque e congêneres R\$ 27,00 (vinte e sete reais);
- c) Veículo Leve Tipo C - Micro-ônibus, vans e congêneres – R\$ 30,00 (trinta reais);
- d) Veículo Pesado - Caminhão, ônibus, trator de roda, trator esteira, trator misto e congêneres – R\$ 40,00 (quarenta reais);
- e) Carcaça de veículo – R\$ 20,00 (vinte reais).

III. Serviço de Liberação de Veículo:

- a) Conferência de documentos e expedição de autorização para liberação – R\$ 55,00 (cinquent e cinco reais);

IV. Autorização para Conserto ou Reparo de Veículo

- b) Expedição de autorização para saída do veículo avariado do pátio – R\$ 55,00 (cinquent e cinco reais);

V. Serviço de Vistoria Técnica:

- a) Vistoria em veículo após conserto/reparo – R\$ 80,00 (oitenta reais).

Art. 58. O proprietário do veículo constante no CRLV, para solicitar a autorização para liberação e retirada do veículo do pátio ou depósito deverá:

- I. regularizar a situação do veículo relativa à documentação;
- II. realizar consertos ou reparos no veículo;
- III. comprovar o pagamento das taxas e multas previstas no CTB e na legislação municipal;
- IV. comprovar o pagamento dos demais tributos e encargos legais.

Parágrafo único. Os valores dos serviços estabelecidos nesta Lei serão corrigidos anualmente, com variação pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por Decreto do Poder Executivo Municipal.

Art. 59. O responsável pelo pagamento do custo pelos serviços é o proprietário do veículo, constante no CRLV.

Art. 60. O veículo recolhido ficará sob custódia e responsabilidade do município ou da empresa contratada, a partir da data da efetiva remoção e recolhimento.

§ 1º O veículo recolhido em decorrência de infração à Lei Municipal poderá ser retirado pelo proprietário no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, após o pagamento e execução dos encargos legais.

§ 2º O veículo recolhido em decorrência de infração de trânsito poderá ser retirado pelo proprietário no prazo estabelecido pela legislação vigente.

§ 3º O veículo não resgatado pelo seu proprietário, dentro dos prazos estabelecidos nos §§ 1º e 2º deste Artigo, será levado à hasta pública.

§ 4º O veículo removido e autorizado o seu conserto ou reparo fora do estabelecimento de estadia deverá retomar ao estabelecimento no prazo estabelecido na autorização, sob pena de multa e nova remoção.

Art. 61. Será verificada, após transcorrido o prazo previsto no artigo anterior, a situação de cada veículo junto ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, para detectar:

I. pendência judicial, pendência administrativa ou de o veículo se encontrar à disposição de autoridade policial;

II. registro de gravames;

III. débito relativo a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, identificado os respectivos credores.

Parágrafo único. O veículo que acusar pendência judicial, pendência administrativa ou que estiver à disposição da autoridade policial terá sua destinação definida em razão do problema detectado.

Art. 62. O responsável pelo leilão deverá notificar por via postal o proprietário do veículo, constante do CRLV e, se for o caso, concomitantemente, o agente financeiro, o arrendatário do bem, a entidade credora ou quem haja se sub-rogado nos direitos do proprietário do veículo assegurando-lhes o prazo de 60 (sessenta) dias para que veículo seja retirado com a devida quitação dos débitos a ele vinculados, sob pena de ser levado a leilão.

Art. 63. Não sendo atendida a notificação do artigo anterior, serão os interessados

notificados para a retirada do veículo concomitantemente via edital afixado nas dependências do responsável pelo leilão, por edital publicado uma vez na imprensa oficial, e por edital publicado duas vezes em jornal de grande circulação, ou por sete dias no sítio do órgão responsável pelo leilão na rede mundial de computadores (internet), no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data da última publicação desde que quitados os débitos vinculados ao veículo, sob pena de ser levado a leilão.

Art. 64. Realizado o leilão, os valores arrecadados com a venda do veículo deverão ter a destinação estabelecida no art. 328 § 6º, do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Serão deduzidos do valor arrecadado no leilão os débitos referentes aos tributos e demais encargos legais, ficando o restante, se houver, disponibilizado ao ex-proprietário, para devolução nos termos do art. 328, § 12, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 65. Fica autorizada a criação de Comissão Especial de Liberação e Leilão de Veículos Removidos, que será responsável pela verificação das condições para liberação do veículo ao proprietário ou para encaminhamento à hasta pública.

CAPÍTULO VII – DO PROCESSO DISCIPLINAR

Seção I

Da Fiscalização e da Auditoria

Art. 67. A fiscalização dos serviços estabelecidos nesta lei será exercida por agentes de fiscalização do Órgão Gestor de Transportes ou agentes credenciados mediante convênio, todos devidamente designados pela Autoridade de Trânsito e Transportes do Município, podendo adotar todos os meios físicos, eletrônicos, digitais, ou outros idôneos de fiscalização, incluindo o livre acesso às dependências e às informações dos agentes fiscais, ou ainda, por meio de cruzamento de informações referentes aos cadastros existentes.

§1º. Os termos decorrentes da atividade fiscalizadora serão lavrados em formulário padrão, ou por talão eletrônico, com regulamentação complementar a ser estabelecida pelo Órgão Gestor.

§2º. A ação fiscalizadora se dá por descumprimento às normas constantes do presente regulamento e legislação pertinente, não invalidando a constatação e lavratura de auto de infração de trânsito, por descumprimento do que estabelece o CTB e legislação complementar.

§3º. A fiscalização, sempre que for necessário, poderá adotar o serviço velado/reservado, ficando isenta de identificação.

Art. 68. A fiscalização consistirá no acompanhamento permanente da operação dos serviços, visando o cumprimento das disposições de leis, regulamentos, normas complementares, de editais de licitação e contratos de delegação.

Art. 69. O agente fiscalizador poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, afim de viabilizar a continuidade e a segurança dos serviços.

Art. 70. Sem prejuízo das competências que lhe são afetas, o Órgão Gestor, no exercício da fiscalização, fará observar:

- I. condições de ocupação dos veículos, de forma a garantir que a lotação esteja compatível com a capacidade do veículo e com os padrões de conforto previamente estabelecidos;
- II. condições de funcionamento dos equipamentos e dispositivos de controle de passageiros transportados, de quilometragem percorrida e do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, ou outra forma de pagamento digital de passagem;
- III. horários e frequências, quando for o caso;
- IV. itinerários e pontos de parada, quando for o caso;
- V. conforto, segurança, higiene, funcionamento e programação dos veículos;
- VI. frota operacional prevista para cada linha;
- VII. Porte de documentação obrigatória;
- VIII. atitudes do pessoal de operação em relação aos usuários.

Art. 71. Não serão permitidas ameaças de interrupção dos modais do Transporte Público, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 72. O Agente Fiscal deve orientar sobre o atendimento e fiel observância desta Lei e demais instrumentos legais complementares, sem prejuízo da sua ação fiscalizadora e da vigilância indispensável ao desempenho de suas atividades.

Art. 73. O Órgão Gestor promoverá, quando julgar necessário, a realização de auditoria administrativa, técnico-operacional e econômico-financeira nos permissionários, por meio de equipe própria ou de terceiros por ela designados, respeitando os sigilos contábeis levantados, quando garantidos por lei.

§ 1º. A auditoria de que trata o “caput” deste artigo deverá ser precedida de comunicação ao permissionário no prazo mínimo de 5 (cinco) dias.

§ 2º. Os concessionários, permissionários e autorizatários deverão manter métodos contábeis padronizados, devendo apresentar, sempre que exigidos, balanços e balancetes, dentro das normas de escrituração e nos prazos estabelecidos, bem como comprovar, durante a vigência da delegação, a manutenção de sua regularidade fiscal, previdenciária, técnica e financeira.

§ 3º. Os concessionários, permissionários e autorizatários deverão fornecer todas as informações solicitadas pelos auditores, bem como permitir o livre acesso às suas dependências, instalações, livros e documentos, em papel e informatizados.

Art. 74. A auditoria promoverá estudos, análises e avaliações dos permissionários sob os aspectos administrativos, técnico-operacionais e econômico-financeiros, compreendendo:

- I. administrativo: pessoal, material, organização, gerência e legislação trabalhista;
- II. técnico-operacional: equipamentos, veículos, instalações, tráfego, segurança dos serviços, atendimento à legislação de proteção ambiental, controles e programas e procedimentos de manutenção;
- III. econômico-financeiro: controles internos, auditoria contábil, bem como levantamentos analíticos de custo e desempenho econômico.

Art. 75. Verificada, pela auditoria, a incapacidade administrativa, técnico-operacional ou econômico financeira dos concessionários, permissionários e autorizatários, o Órgão Gestor definirá prazos para a regularização ou para a adequação das deficiências apontadas.

Parágrafo Único. Caso as deficiências apontadas não sejam sanadas ou as providências adotadas não surtam os efeitos desejados, o Órgão Gestor deverá propor intervenção, ou caducidade da delegação, observada, em ambos os casos, a prevalência do interesse público.

Seção II Das Infrações e Penalidades

Art. 76. As infrações cometidas em inobservância das obrigações, advindas da presente lei e de outras normas sujeitará o infrator a penalidades e medidas administrativas estabelecidas pelo Poder Executivo, através do órgão gestor.

§ 1º. As infrações citadas no caput do presente artigo serão definidas, apresentadas e classificadas nas regulamentações específicas de cada modalidade de transporte de passageiros e de cargas.

§ 2º. Dependendo da sua natureza ou tipicidade, as infrações serão documentadas das seguintes maneiras:

- a) pela fiscalização em campo;
- b) por registros de aparelhos eletrônicos e sistemas de controle;
- c) por registros de aparelhos destinados à contagem de passageiros, registro de velocidade, distância, localização e tempo de percurso;
- d) por arquivos ou registros comprobatórios dos serviços.

Art. 77. As Infrações, a serem definidas nas regulamentações de cada modalidade de transporte de passageiro e de cargas, estarão agrupadas de acordo com o seguinte:

- I. Grupo I – Natureza Leve;
- II. Grupo II – Natureza Média;
- III. Grupo III – Natureza Grave;

u

IV. Grupo IV – Natureza Gravíssima

Art. 78. Pelo não cumprimento das disposições normativas vigentes, em especial às constantes da presente Lei, e àquelas fixadas pelo Órgão Gestor, serão aplicadas aos condutores infratores as seguintes penalidades:

I. advertência por escrito quando, pela primeira vez durante a vigência do contrato, for constatado o cometimento de uma infração leve;

II. multa, será aplicada quando do cometimento de qualquer infração, seja ela leve, média, grave ou gravíssima;

III. suspensão da Autorização do serviço;

IV. intervenção de empresa ou cooperativa;

V. cassação ou descredenciamento da Autorização do serviço;

VI. apreensão do veículo sempre que ficar configurada atividade irregular, ou a falta de Autorização ou de equipamentos e/ou acessórios obrigatórios, tanto para o veículo como para o condutor, respondendo também pela falta dos equipamentos de uso obrigatório do passageiro.

§ 1º - Dependendo de sua natureza ou tipicidade, as infrações poderão ser constatadas pela fiscalização em campo e/ou nos arquivos e registros próprios.

§ 2º - Constatada a infração, será lavrado de ofício o Auto de Infração e a notificação será entregue ao condutor infrator no ato da sua lavratura, ou enviada por remessa postal ou qualquer outro meio hábil que assegure ciência do operador/infrator ou, ainda, através de divulgação pública pelo Município.

Art. 79. As penalidades de advertência, suspensão, intervenção, cassação ou descredenciamento da Autorização do serviço e a apreensão do veículo serão aplicadas por decisão fundamentada do órgão gestor, em processo administrativo, sendo assegurado ao infrator direito à ampla defesa.

§ 1º - A advertência por escrito poderá ser aplicada através de notificação ou orientação, desde que a irregularidade constatada possa ser sanada, sem colocar em risco a operação do serviço, o condutor, passageiros e/ou terceiros, e o gestor municipal entender esta medida como mais educativa.

§ 2º - A aplicação da advertência por escrito exime o condutor da responsabilidade do pagamento do valor monetário correspondente à multa.

§ 3º - Quando o infrator cometer simultaneamente, duas ou mais infrações lhes serão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 80. O Auto de Infração, a ser aplicado, conterá no mínimo as seguintes informações:

I. número de identificação do operador no órgão gestor municipal, quando for o caso; caracteres alfanuméricos da placa de identificação;

- II. marca e modelo do veículo;
- III. descrição sucinta da ocorrência e indicação do dispositivo regulamentar infringido;
- IV. local do cometimento da infração, com pontos de referência, hora, dia, mês e ano;
- V. assinatura ou rubrica e o código de identificação do agente de fiscalização que o lavrou;
- VI. assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º - A lavratura do Auto de Infração de Transporte independe de testemunha, responsabilizando-se o agente de fiscalização autuador pela veracidade das informações nele consignadas.

§ 2º - A ausência da assinatura do infrator não invalida o Auto de Infração.

Art. 81. Quando não for entregue a via do condutor no ato da autuação, a citação far-se-á:

- I. por remessa postal ou qualquer outro meio tecnológico hábil, com prova de recebimento;
- II. por divulgação pública pelo Município, quando resultarem improdutivos os meios referidos nos incisos I deste artigo.

Art. 82. Considerar-se-á a citação:

- I. na data do registro do cometimento da infração, quando o infrator assinar o Auto de Infração;
- II. na data do recebimento, por via postal ou qualquer outro meio tecnológico hábil, se a data for omitida, 10 (dez) dias após a entrega da citação à agência postal;
- III. 30 (trinta) dias após a divulgação pública realizada pelo Município, se este for o meio utilizado.

Art. 83. As autuações e penalidades mencionadas nos artigos anteriores não impedem ou invalidam àquelas provenientes dos órgãos executivos de trânsito estaduais, rodoviários e municipais, quando da constatação do cometimento de infração às normas vigentes na legislação de trânsito.

Art. 84. Os modais e serviços de transportes de passageiros e de cargas, referidos nesta lei estão sujeitos às seguintes multas pecuniárias.

- I. Natureza Leve – com valor de R\$ 80,00 (oitenta reais);
- II. Natureza Média – com valor de R\$ 130,00 (cento e trinta reais);

III. Natureza Grave – com valor de R\$ 180,00 (cento e oitenta reais);

IV. Natureza Gravíssima – com valor de R\$ 230,00 (duzentos e trinta reais)

§1º - As multas pecuniárias de que trata o “caput” deste artigo serão enquadradas de acordo com a natureza de sua gravidade, passíveis de incorporações de elementos agravantes, alterando os valores definidos nos incisos deste artigo, não podendo seu valor máximo ultrapassar o dobro do valor da multa estabelecida no art. 87 desta lei.

§2º - As receitas provenientes das multas pecuniárias dispostas neste artigo serão recolhidas pela Secretaria de Finanças do Município, em auto de infração próprio do órgão gestor e transferidas para a conta específica do FMU/São Lourenço da Mata.

Art. 85. A aplicação das medidas administrativas e das multas pecuniárias serão regidas pelo Poder executivo, através do órgão gestor em legislação complementar, notadamente com relação aos agravantes e enquadramentos nos grupos de natureza das infrações.

Art. 86. Fica terminantemente proibida a prática do transporte remunerado de passageiros no território de São Lourenço da Mata, não autorizado pelo Executivo Municipal, em todos os modais constantes definidos nesta lei.

Art. 87. O descumprimento do disposto no artigo anterior acarretará em multa no valor equivalente a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), e remoção do veículo para o depósito mantido pelo Órgão Gestor, ou por instituição por ele delegada.

§1º - O veículo removido somente será liberado depois de pagar a multa e regularizar a sua situação perante o órgão de trânsito do Estado.

§2º As receitas provenientes do transporte clandestino, quando recebidas do DETRAN/PE serão transferidas para a conta específica do FMU/São Lourenço da Mata.

Art. 88. A advertência escrita será aplicada quando do 1º (primeiro) cometimento de infração leve, não podendo ser cumulativa.

Art. 89. A multa pecuniária será aplicada quando da reincidência no cometimento de infração leve, no período de 06 (seis) meses, e nas infrações, média, grave ou gravíssima.

Parágrafo Único. A reincidência no cometimento das infrações média, grave ou gravíssima, também no período de 06 (seis) meses, implicará em multa pecuniária com o valor em dobro, para cada grupo.

Art. 90. O Auto de Infração e a Advertência Escrita poderão ser anulados somente quando ocorrer erro em sua lavratura, com obrigatória comunicação e justificativa perante a Comissão de Julgamento de Recursos, a ser criada, conforme estabelecido em normas específicas.

Art. 91. A autuação não desobriga o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

Art. 92. O Poder Público Municipal poderá intervir nas empresas, cooperativas e na prestação do serviço de forma a garantir a continuidade dos mesmos, mediante formalização por decreto do Chefe do Poder Executivo, nos casos previstos nesta Lei.

§ 1º. Do decreto da intervenção deverão constar:

- a) os motivos da intervenção e sua necessidade;
- b) o prazo de intervenção, que deverá ser, no máximo, de 6 (seis) meses, podendo, excepcionalmente, ser prorrogado por 60 (sessenta) dias;
- c) as instruções, regras e limites que orientarão a intervenção;
- d) a exigência de escrituração contábil específica;
- e) a designação de uma comissão de três membros, constituída por:
 - i. um Interventor Geral;
 - ii. um Interventor Administrativo-Financeiro;
 - iii. um Interventor Operacional.

§ 2º. No período de intervenção, o Interventor Geral assumirá a prestação do serviço, podendo utilizar os meios materiais e humanos que o permissionário utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados necessários à operação.

§ 3º. A receita auferida durante a vigência da intervenção será destinada ao pagamento das despesas de custeio do serviço no período.

Art. 93. Declarada a intervenção, o Órgão Gestor deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito amplo de defesa.

Parágrafo único. O procedimento administrativo a que se refere o “caput” deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se nula a intervenção.

Art. 94. Ao assumir o controle da delegação atingida por intervenção, o Interventor Geral deverá providenciar inicial e imediatamente, a seu entendimento:

- I- bloqueio de todas as contas bancárias;
- II- confisco do numerário em caixa;
- III- levantamento dos materiais em estoque;
- IV- auditoria financeira;
- V- abertura de conta corrente própria.

Parágrafo único. A movimentação e a administração da conta bancária definida no inciso V deste artigo serão exercidas, em conjunto, pelo Interventor Geral e pelo Interventor Administrativo-Financeiro.

Art. 95. A intervenção na delegação não extingue a obrigação do cumprimento das sanções impostas ao permissionário por infrações anteriores ao ato de intervenção.

Art. 96. Do eventual exercício do direito de intervenção, não resultará para o Município qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, compromissos ou obrigações do permissionário, quer para com seus sócios, acionistas ou interessados, quer para com seus empregados ou terceiros.

Art. 97. Cessada a intervenção, se não for declarada extinta a delegação, a administração do serviço será devolvida ao permissionário, precedida de prestação de contas pelo Interventor Geral, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Art. 98. Declarada a extinção da delegação, o Órgão Gestor assumirá o controle do serviço, até sua adjudicação a outro permissionário.

Parágrafo único. Para efeito de operacionalização do previsto neste artigo, o Órgão Gestor poderá buscar, dentro do próprio Sistema Municipal de Transporte de Passageiros de São Lourenço da Mata, os meios materiais e humanos necessários, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas e demais meios pertinentes.

Art. 99. A aplicação das penalidades previstas nesta lei não exime o Órgão Gestor ou terceiros de promover a responsabilidade civil ou criminal do apenado, na forma da legislação própria.

Art. 100. Das penalidades impostas pelo Órgão Gestor caberá recurso, a ser interposto pelo apenado.

Art. 101. O condutor auxiliar, o condutor eventual, cobrador e operador de terminal, quando infratores, estão especificamente sujeitos às seguintes penalidades, que podem ser aplicadas em conjunto ou separadamente:

I. suspensão do cadastro pelo prazo de 30 (trinta) dias, na reincidência no período 06 (seis) meses, das infrações Leve e Média, estabelecidas nas regulamentações de cada modalidade de transporte de passageiros e de carga; e,

II. cassação do cadastro na segunda reincidência, no período de 06 (seis) meses, das infrações Grave e Gravíssima, estabelecidas nas regulamentações de cada modalidade de transporte de passageiros e de carga.

§ 1º. O condutor auxiliar, o condutor eventual, o cobrador e o operador de terminal a quem for aplicada a penalidade de cassação do cadastro, não poderá reingressar ao Sistema, pelo prazo de 01 (um) ano, a contar da data da cassação.

§ 2º. As infrações cometidas pelos operadores indicados no caput deste artigo são registradas no dossiê do permissionário para fins de avaliação de desempenho operacional.

Art. 102. Os concessionários, permissionários e autorizatários são responsáveis pelo pagamento das multas decorrentes de infrações cometidas por condutor auxiliar, condutor eventual, cobrador e operador de terminal a eles vinculados.

Art. 103. O prazo máximo para pagamento das multas relativas aos permissionários e seus prepostos, se encerra, quando não apresentada defesa, com o decurso do prazo estabelecido neste regulamento ou do recebimento da decisão, caso a defesa seja julgada improcedente.

Art. 104. O não pagamento de multa, desde que exercido o direito de defesa, impede a obtenção de qualquer documento requerido pelo permissionário, bem como impede seu recadastramento.

Art. 105. O concessionário, permissionário ou autorizatário a quem for aplicada a penalidade de cassação não poderá explorar qualquer outra modalidade de transporte de passageiros remunerado e regulamentado pelo Município, na qualidade de titular ou auxiliar, pelo prazo de 05 (cinco) anos, a contar da data da cassação.

Art. 106. Cometidas duas ou mais infrações, independentemente de sua natureza, aplicar-se-á, concomitantemente, as penalidades correspondentes a cada uma delas.

Seção III

Das Medidas Administrativas

Art. 107. A fiscalização pode adotar, sempre em absoluto respeito à legislação e normas estabelecidas pelo Poder Público Municipal, as seguintes medidas administrativas, a serem aplicadas a todos os operadores do Sistema de Transporte de São Lourenço da Mata:

- I. retenção do veículo;
- II. apreensão do veículo;
- III. recolhimento dos documentos obrigatórios.

Art. 108. A retenção do veículo será adotada quando o descumprimento das disposições desta Lei e de normas complementares deixar de ocorrer e/ou puder ser sanado no local da abordagem, terminais, pontos de retorno, ou mesmo a garagem, sem a necessidade de Remoção do veículo.

§1º. É vedada a circulação de veículo que teve seu recolhimento determinado pelo Órgão Gestor, salvo no caso de deslocamento para fins de vistoria ou reparo.

§2º. A retenção do veículo poderá ensejar ao descadastramento temporário do veículo.

Art. 109. A retenção do veículo é cabível nas infrações definidas nos grupos Leve, Média e Grave, estabelecidas nas regulamentações de cada modalidade.

§1º. Para cada modalidade serão definidas as infrações dentro dos grupos citados no caput deste artigo, que ensejarão a possibilidade de retenção do veículo;

§2º. O agente da fiscalização deverá observar a viabilidade e a conveniência da retenção do veículo, quanto à possibilidade de solução do problema verificado e da estrita e fiel observância da garantia de conforto e segurança para os usuários.

§3º. A reincidência de fato gerador da medida de retenção de veículo, será motivo para a apreensão do mesmo.

Art. 110. A apreensão do veículo far-se-á sempre que se fizer necessário o recolhimento não voluntário do mesmo, visando o atendimento das condições adequadas de operação, notadamente de segurança, mediante auto próprio, com indicação do depositário, fornecendo à parte interessada cópia do referido termo contendo discriminação do estado do veículo.

Art. 111. Além dos casos de reincidência de fato gerador da medida de retenção, definidas no artigo 108 desta Lei, a apreensão do veículo é cabível nas infrações dos Grupos de infrações Grave e Gravíssima, estabelecidas nas regulamentações de cada modalidade.

§1º. Para cada modalidade serão definidas as infrações dentro dos grupos citados no caput deste artigo, que ensejarão a possibilidade de apreensão do veículo;

§2º. Quando apreendido, a liberação do veículo ocorrerá durante o horário de expediente do Órgão Gestor.

§3º. O agente da fiscalização deverá observar a viabilidade e a conveniência da apreensão do veículo, quanto à possibilidade de solução do problema verificado e da estrita e fiel observância da garantia de conforto e segurança para os usuários.

Art. 112. O veículo apreendido será depositado em local apropriado, indicado pelo Poder Público Municipal, até que o permissionário atenda às exigências a que estiver obrigado.

Art. 113. O veículo apreendido somente pode ser liberado após o pagamento dos valores da taxa e das despesas provenientes da apreensão previstos no artigo 57 desta Lei.

Art. 114. As medidas administrativas referentes à remoção e apreensão do veículo não isentam o infrator da responsabilidade do pagamento das multas cabíveis e das despesas decorrentes da estadia do veículo, se for o caso.

Art. 115. O recolhimento dos documentos obrigatórios é cabível nas infrações do Grupo de infrações Gravíssimas, estabelecidas nas regulamentações de cada modalidade.

§1º. Para cada modalidade serão definidas as infrações dentro dos grupos citados no caput deste artigo, que ensejarão a possibilidade de recolhimento dos documentos obrigatórios;

§2º. Os documentos recolhidos serão liberados após a regularização do motivo que provocou a aplicação desta medida administrativa.

Seção V

Da Defesa e Do Recurso

Art. 116. Na aplicação das penalidades definidas nesta Lei é assegurado o contraditório e a ampla defesa.

Art. 117. Caberá ao órgão gestor de Transportes do Município designar um representante para análise e emissão de parecer, nos casos de apresentação de defesa pelo condutor notificado.

§1º. De posse da notificação da autuação o autuado poderá impetrar recurso, que será considerado a primeira instância do recurso administrativo, no prazo de 15 (quinze) dias a

contar da data da ciência da notificação, dirigindo defesa escrita ao titular do órgão gestor de Transportes do Município, que analisará o pleito e emitirá decisão.

§2º. O recurso de impugnação do infrator notificado deverá ser apresentado junto ao órgão gestor de Transportes do Município, contendo:

- I. a autoridade julgadora a quem é dirigida;
- II. a qualificação do impugnante;
- III. os motivos de fato e de direito em que se fundamenta a impugnação, com os documentos destinados a provar as alegações.

Art. 118. A decisão da autoridade julgadora consistirá em aplicação das penalidades correspondentes e arquivamento do processo, através do deferimento.

Parágrafo único - Julgada procedente a defesa apresentada, serão restituídos os valores porventura pagos pelo permissionário, mediante a apresentação de requerimento e a devida comprovação do pagamento através de processo administrativo.

Art. 119. Não sendo apresentada a impugnação, será declarada à revelia do infrator:

Parágrafo único - Em despacho fundamentado, a autoridade julgadora poderá deixar de aplicar a pena, caso verifique o não cometimento da infração imputada.

Art. 120. Para analisar os recursos impetrados contra resultado emitido pelo representante do Órgão Gestor Municipal, deverá ser constituída uma Comissão de Julgamento de Recursos, que será considerada a 2ª instância recursal, composta por no mínimo 03 (três) membros, sendo um representante do órgão, um representante indicado pelo Chefe do Executivo Municipal e um representante da categoria.

Art. 121. O recurso deverá ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da notificação da decisão feita diretamente ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure sua ciência ou da divulgação pública pelo Município.

Parágrafo único - A notificação será considerada válida, quando houver sido devolvida em razão da desatualização do endereço do permissionário titular, gerando todos os efeitos previstos no presente Regulamento.

Art. 122. A Comissão de Julgamento de Recursos emitirá parecer e decisão, podendo a mesma, ser:

- I. provimento - onde acata os argumentos apresentados pelo recorrente;
- II. não Provimento - rejeita a defesa apresentada e mantém a penalidade imposta;
- III. inadmissível por Decurso de Prazo – o recurso foi impetrado fora do prazo recursal;
- IV. inadmissível por Ilegitimidade – o recurso foi impetrado com falha na identificação do recorrente ou seu representante legal.

Art. 123. A decisão da Comissão de Julgamento de Recursos encerra as fases de defesa na esfera administrativa, dela não cabendo mais nenhum recurso.

Art. 124. Tanto na 1ª como na 2ª Instâncias, o recorrente será comunicado do resultado do recurso impetrado.

Art. 125. Quando encerrados os prazos de defesa e/ou após decisão do recurso impetrado, sendo mantida a penalidade, deverá o Órgão Gestor de Transportes proceder às anotações pertinentes no prontuário do infrator, registrando a penalidade imposta.

Art. 126. O valor das multas deve ser recolhido através de formulário próprio junto à Secretaria de Finanças do Município ou qualquer outro ente por ele designado, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, após o trânsito em julgado do processo administrativo, devendo constar no documento de arrecadação o número do Auto de Infração e do procedimento administrativo.

Art. 127. Caso o valor das multas não seja recolhido no prazo previsto no artigo anterior, promover-se-á a imediata inscrição do débito em dívida ativa para cobrança executiva, sem prejuízo de outras providências de ordem administrativa ou judicial, especialmente a imediata suspensão da prestação dos serviços por parte do condutor autuado inadimplente.

Parágrafo único - Se for julgado procedente a defesa e o infrator tiver pagado a multa deve ser devolvida reajustada.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 128. A presente Lei deverá ser regulamentada através de Decreto do Poder Executivo, de acordo com estabelecido nesta Lei e no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data da sanção desta lei pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 129. A regulamentação deverá dispor sobre todos os elementos necessários e indispensáveis ao planejamento, operação, fiscalização e controle das atividades, entre outras não previstas nesta lei e inerentes a prestação dos serviços públicos prestados pelo Executivo Municipal aos seus munícipes.

Art. 130. Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Art. 131. Revogam-se: a Lei Nº 2.147/2006, a Lei Nº 2.254/2009, a Lei nº 2.287/2009, a Lei Nº 2.343/2011, a Lei Nº 2.369/2011, a Lei Nº 2.413/2013, a Lei Nº 2.459/2015, a Lei Nº 2.463/2015, a Lei Nº 2.607/2018, a Lei Nº 2.684/2019, a Lei Nº 2.736/2019, a Lei Nº 2.748/2019, a Lei Nº 2.796/2020.

São Lourenço da Mata, 29 de novembro de 2023.


VINÍCIUS LABANCA
-Prefeito-