

Câmara Municipal de Barra dos Coqueiros

INÍCIO A CÂMARA ESTRUT

[Início](#) / [Legislacoes E Atos](#) / [Leis Ordinárias](#) / Lei 819/2015

Lei 819/2015

Número:

819

Ano:

2015

Resumo:

Dispõe sobre a concessão do transporte público da Região Metropolitana de Aracaju aos Municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Cristóvão, e dá providências correlatas.

Anexos:[Lei 819-2015.pdf](#)**Categoria:**

Leis Ordinárias



A

R

N

M

EXPORTAR PDF

EXPORTAR CSV

CÂMARA MUNICIPAL DE BARRA DOS COQUEIROS

AV. JOSÉ MOTA MACEDO, 29 - CENTRO

CEP 49.140-000 - Barra dos Coqueiros/SE

Funcionamento: 07:00h às 13:00h

(79)2140-0777

direcao geral@barradoscoqueiros.se.leg.br

Lei 819/2015

Resumo:

Dispõe sobre a concessão do transporte público da Região Metropolitana de Aracaju aos Municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, e dá providências correlatas.

Data: 11/3/2024

URL: <https://cmbarradoscoqueiros.se.gov.br/legislacoes-e-atos/leis-ordin%C3%A1rias/lei-8192015>



ESTADO DE SERGIPE
PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DOS COQUEIROS

LEI Nº 819/2015
(DE 10 DE SETEMBRO DE 2015)

CERTIFICAÇÃO CONFORME DISPÕE O ART 100 DA LEI ORGÂNICA MUNICIPAL DECLARO QUE O PRESENTE ATO FOI PUBLICADO: <input type="checkbox"/> DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO <input checked="" type="checkbox"/> QUADRO DE AVISOS (DA PREFEITURA MUNICIPAL E DA CÂMARA MUNICIPAL EM <u>10/09/2015</u>  Secretária Adjunta de Governo
--

Dispõe sobre a concessão do transporte público da Região Metropolitana de Aracaju aos Municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, e dá providências correlatas.

O PREFEITO MUNICIPAL DE BARRA DOS COQUEIROS, ESTADO DE SERGIPE, no uso de sua competência constitucional, que prevê a Legislação Municipal, faz saber que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e sanciona a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA CRIAÇÃO DO CONSÓRCIO DE TRANSPORTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU

Art. 1º - Fica criado o Consórcio de Transporte Público Coletivo Intermunicipal de Caráter Urbano da Região Metropolitana de Aracaju – CTM, sob a forma de Autarquia Pública interfederativa, com autonomia administrativa e financeira, nos termos do art. 241 da Constituição Federal e das Leis (Federal) nºs 11.107, de 06 de abril de 2005, e 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Parágrafo único. O CTM passa a integrar a Administração Indireta do Estado de Sergipe, bem como dos Municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão.

Art. 2º - Para fins de efeito da estrutura organizacional do Governo do Estado de Sergipe, o CTM não será vinculado a nenhuma Secretaria de Estado, participando o Estado apenas com a concessão do serviço de transporte da Região Metropolitana e sem aportes financeiros.

Parágrafo único. As despesas operacionais do CTM serão custeadas pelos Municípios da Região Metropolitana envolvidos.

Art. 3º - O CTM, quando solicitado, deve apresentar informações sobre suas funções e atividades ao Poder Legislativo Estadual e dos respectivos municípios partícipes.



CAPÍTULO II

A POLÍTICA ESTADUAL DE MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA

Art. 4º - A Política Estadual de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana, à qual o CTM será o gestor, tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano.

Parágrafo único. São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e,

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Art. 5º - A Política Estadual de Mobilidade Urbana da Região está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, com preferência a licenciamento de imóveis de



uso misto nas zonas de corredores exclusivos de transporte público da Região Metropolitana;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Estadual de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e,

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º - A Política Estadual de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

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

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e,

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



CAPÍTULO III

DA INTEGRAÇÃO DA POLÍTICA ESTADUAL DE MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA COM O DIREITO URBANÍSTICO DOS MUNICÍPIOS

Art. 7º - A Política Estadual de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos municípios partícipes;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

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

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

CAPÍTULO IV

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º - A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;



III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

Parágrafo único. O CTM deverá divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 9º - O regime econômico e financeiro da concessão e da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º - A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º - O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do CTM.

§ 3º - Compete ao CTM a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.



§ 4º - Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo CTM no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 5º - As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e,

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 6º - O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do CTM, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 7º - O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10 - A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes a serem regulamentadas pelo CTM:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;



II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e,

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

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade, o beneficiário e demais condicionantes de ordem pública.

Art. 11 - Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas e que abarquem a Região Metropolitana, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo CTM, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12 - O direito à exploração de serviços de táxi da Região Metropolitana poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo CTM e de acordo com o número pré-estabelecido.

§ 1º - É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em regulamento do CTM.

§ 2º - Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei (Federal) nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).



§ 3º - As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º deste artigo dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do CTM e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

CAPÍTULO V DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 13 - São direitos dos usuários do Sistema Estadual de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana, sem prejuízo dos previstos nas Leis (Federal) nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei (Federal) nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e,

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Estadual de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana, conforme as Leis (Federal) nºs 10.048, de 08 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e,

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.



Art. 14 - A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Estadual de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Estadual de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e,

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15 - Fica ratificado o Protocolo de Intenções constante do Anexo único desta Lei, celebrado entre o Estado de Sergipe e os Municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão.

Art. 16 - Os novos empreendimentos imobiliários de porte relevante, entendidos estes como sendo os que envolvam mais de 100 (cem) unidades habitacionais, somente poderão ter o licenciamento autorizado se estiverem precedidos de estudos de impacto de demanda no transporte público pelo empreendedor.

Parágrafo único. Após o respectivo estudo, poderá o CTM determinar que o próprio empreendedor faça, às suas custas, as intervenções urbanas a fim de instalar o ponto de ônibus e o seu respectivo abrigo, proporcional à quantidade de seus usuários.

Art. 17 - No prazo de 120 (cento e vinte) dias, as universidades e os centros comerciais de grande porte, incluindo os atuais Shoppings Centers, deverão apresentar estudos de demanda dos usuários do transporte coletivo para fins de reforma e/ou ampliação dos abrigos de passageiros, que deverão ter dimensões

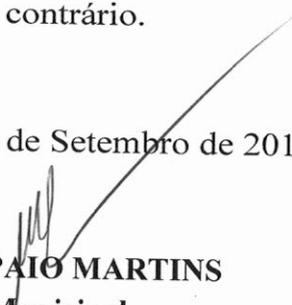


apropriadas ao fluxo de espera dos usuários em seu momento de maior demanda e serão realizadas pelo próprio agente impactante do transporte.

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

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

Barra dos Coqueiros/SE, 10 de Setembro de 2015


AIRTON SAMPAIO MARTINS
Prefeito Municipal