



Ilustríssimo Senhor

Aquiles Pires

Digníssimo Presidente de Câmara Municipal de Vereadores

____/2022

ANTE PROJETO DE LEI nº ____/2022

Autoriza a concessão de subsídio tarifário ao Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Sant'Ana do Livramento.

Art. 1º Esta Lei autoriza a concessão de subsídio tarifário ao Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros sob o regime de concessão ou permissão do serviço público, assegurando a modicidade das tarifas, a generalidade do transporte público coletivo e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão.

§ 1º Para fins desta Lei, subsídio tarifário é o aporte financeiro para custeio do serviço de transporte público coletivo de passageiros, com a finalidade de reduzir o valor da tarifa pública cobrada dos usuários e incentivar a utilização do transporte público.

§ 2º A concessão de subsídio tarifário está em consonância com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte público coletivo e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

Art. 2º O aporte de valores ao sistema de transporte público fica limitado ao valor de R\$ 572.500,00 (quinhentos e setenta e dois mil e quinhentos reais), e se dará na modalidade de subvenção econômica, no exercício de 2022 (2º semestre); onde haverá tempo suficiente para realizar Processo Licitatório.

Art. 3º O subsídio autorizado no art. 1º se dará mediante compensação financeira dos impactos decorrentes do custo real da tarifa.

Art. 4º O valor do subsídio será pago diretamente a(s) concessionária(s) ou ao consórcio operador do sistema de transporte público 30 (trinta) dias após a apresentação do relatório referente aos passageiros transportados no mês anterior.

§ 1º Para fins de cálculo do valor a ser repassado a título de subsídio tarifário, deverá a operadora apresentar relatório completo extraído do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, apontando o número de passageiros transportados em todas as categorias de usuários, relativos ao mês anterior da entrega do relatório, bem como possibilitar a consulta, a qualquer tempo, das informações constantes do referido sistema de bilhetagem eletrônica da operadora.

§ 2º O valor do subsídio corresponderá a diferença entre a tarifa técnica calculada e a tarifa pública fixada em Decreto Executivo, multiplicada pelo número de passageiros por categoria de pagamento transportados no mês anterior.

§ 3º A concessão do subsídio correspondente às concessionárias e/ou ao consórcio operador do sistema ocorrerá mediante apresentação de proposta ao Conselho Municipal de Transportes, atendendo aos requisitos de recuperação das linhas desativadas, do retorno de horários subtraídos das linhas existentes, ampliação e criação de linhas de transporte coletivo urbano a fim de atender a população.

Art. 5º Observar-se-á, na aplicação de recursos municipais para custeio do serviço de transporte coletivo a proporcionalidade relativa a:

- I – número de passageiros,**
- II – custo do serviço.**

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta do superávit financeiro do exercício de 2021, que teve sobra de valor na fonte de recursos – 1005 – Royalties Petrobrás.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, mediante Decreto Executivo.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor a partir da data de sua publicação.

Sant'Ana do Livramento, 01 de Julho de 2022



Enrique Civeira - NENECO
Vereador - PDT

JUSTIFICATIVA

O Vereador Enrique Civeira, integrante da bancada do PDT, com assento nesta Casa Legislativa, vem apresentar para deliberação plenária o presente Ante Projeto de Lei.

Como é de conhecimento de V.Exas. e de toda a sociedade, o transporte público coletivo é serviço essencial de competência exclusiva dos municípios conforme determinado pela Constituição Federal em seu art. 30 que dispõe:

“Art. 30. Compete aos Municípios: V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.”

Nossa Constituição, desde setembro de 2015, quando foi promulgada a Emenda Constitucional nº 90, de 2015 dispôs que o transporte seja considerado um Direito Social, que são aqueles que após a Constituição Federal de 1988, mediante o art. 6º garante a todos o direito de ter educação, saúde, trabalho, moradia, transporte, lazer, segurança e previdência social.

O exercício dessas prerrogativas permite a todos o acesso a esses direitos que são básicos e singulares para o ser humano sobreviver. O art. 7º da Magna Carta também trata do transporte como direito dos trabalhadores urbanos e rurais, conforme transcrevemos:

“Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...]

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender a suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim.”

Assim, a Constituição estabelece claramente a responsabilidade do Município pela prestação do serviço de transporte coletivo, conferindo a ele o caráter de essencial. Portanto, mesmo quando o Município opta por utilizar-se das modalidades de concessão ou permissão para a prestação do serviço, continua responsável por referido serviço, sendo indevido e ilegal depositar todo o ônus que a constituição lhe outorga sobre outro sujeito, no caso concreto os usuários.

Na busca de regulamentação legal, encontra-se a Lei Federal Nº 12.587, de 2012, que propõe a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A referida Lei reitera a responsabilidade do ente Municipal, fixando diretrizes a serem seguidas no custeio do transporte público coletivo:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o 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 poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

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

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

§ 10. 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.
[...]

§ 12. 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."

Nos termos do §1º do art. 9º da Lei Federal Nº 12.587, de 2012, resta claro a responsabilidade do Município quanto ao custeio de todas as formas de transporte público, no âmbito do Município, inclusive prevendo a utilização de “outras fontes de custeio” para que seja possível cobrir “os reais custos do serviço prestado”.

A Legislação Municipal em nossa Lei Orgânica prevê:

“**Art. 139.** O Município estabelecerá política de transporte público de passageiros, para a organização, o planejamento e a execução deste serviço.

Parágrafo único. A política de transporte público de passageiros deverá estar compatibilizada com o objetivo da política de desenvolvimento rural e urbano e, visará a:

- I – assegurar o acesso da população aos locais de emprego e consumo, de educação e saúde, lazer e cultura, bem como outros fins econômicos e sociais;
- II – otimizar os serviços, para a melhoria da qualidade de vida da população;
- III – minimizar os níveis de interferência no meio ambiente;
- IV – contribuir para o desenvolvimento e a integração da zona rural e urbana.”

“**Art. 140.** A lei instituirá o Sistema Municipal de Transporte Público de passageiros, que será integrado, pelas linhas urbanas e pelas linhas de integração que operam entre a sede do Município e as aglomerações populacionais da zona rural.

Parágrafo único. A lei de que trata este artigo disporá obrigatoriedade sobre:

- I – o regime das empresas concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte, o caráter especial de seus contratos e da sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão de concessão ou permissão;
- II – o direito dos usuários;
- III – as diretrizes para política tarifária;
- IV – os níveis mínimos qualitativos e quantitativos dos serviços prestados;
- V – os instrumentos de implementação e as reformas de participação comunitária.”

“**Art. 150.** A execução da política urbana estará condicionada às funções sociais da cidade compreendida como direito de acesso de todo o cidadão à moradia, transporte público, saneamento, energia, abastecimento, iluminação pública, comunicação, educação, saúde, lazer e segurança, assim como a preservação do patrimônio ambiental e cultural.”

Diante da clareza dos ditames legais existentes, não pode mais o Município se eximir da responsabilidade de coparticipação no custeio do serviço de transporte público coletivo. Importante lembrar que em todo o mundo o transporte público é subsidiado pelos tributos arrecadados pelo poder concedente, e como se pode ver dos dispositivos legais supra, é legalmente possível a utilização de outras fontes de custeio na tarifa do transporte público coletivo urbano, para que não recaia a totalidade do custo do sistema exclusivamente sobre os passageiros pagantes, possibilitando assim um equilíbrio entre a prestação do serviço realizado por empresas privadas operadoras e a capacidade de pagamento da população.

A situação do transporte público é caótica do ponto de vista econômico-financeiro em todo o país e a defasagem tarifária e o pagamento das gratuidades não podem mais ser suportadas somente pelos passageiros pagantes. Estamos empenhados junto ao Governo Federal para que este assuma a responsabilidade de pagamento sobre as gratuidades advindas de legislação federal, que caso pagas, poderia reduzir a tarifa em nossa cidade em cerca de 10%.

Dessa forma, clamamos aos Senhores Vereadores que aprove o presente Ante Projeto de Lei, por questão de justiça, principalmente com a população que necessita do transporte coletivo para o seu deslocamento diário.

Na certeza de contarmos com a compreensão dos nobres Edis, aguardamos análise e posterior aprovação para a matéria proposta.

Sant'Ana do Livramento, 01 de Julho de 2022.



ENRIQUE CIVEIRA - "NENECO"
Vereador PDT
Câmara Municipal de Vereadores
Santana do Livramento-RS
(55)3241-8617 (55)98454-3568 (55)98117-1503
vereadorenriqueciveira@gmail.com

Média de usuarios pagantes do transporte público municipal

4 mensagens

ENRIQUE CIVEIRA <vereadoresenriqueciveira@gmail.com>

23 de junho de 2022 11:10

Para: contato@stulivramento.com.br

Presidente STU - Sant'Ana do Livramento
Sr. Gilson M. Vaucher

Solicito média dos últimos doze meses, de usuários pagantes do transporte público, a fim de enviar sugestão ao Executivo Municipal, de subsídio tarifário ao transporte público coletivo de passageiros.

Atenciosamente.

Ver. Carlos Enrique Civeira

STU Livramento <contato@stulivramento.com.br>

23 de junho de 2022 16:41

Para: ENRIQUE CIVEIRA <vereadoresenriqueciveira@gmail.com>

Boa tarde, senhor Vereador.

Permita-me dar uma sugestão:

Os relatórios do nosso Sistema de Bilhetagem Eletrônica, o qual é comandado hoje pela empresa Transdata, mostram os valores reais de passageiros.

Nós podemos emitir relatórios mensais, semanais, diários, ou até mesmo por horários.

Nele fica especificado separadamente o número de GRATUITOS (DEFICIENTES DE IDOSOS), APOSENTADOS (50% DESCONTO), ESTUDANTES (60% DESCONTO), VT (funcionários de empresas) e CIDADÃO (pessoas físicas).

Creio que um anteprojeto de lei poderia ser nos seguintes moldes: subsidiar os GRATUITOS em valor INTEGRAL DE TARIFA e/ou algum valor específico por número de passageiros, dando uma data para o STU emitir os relatórios acima expostos, prevendo pagamento para o número que então aparecer no relatório.

Quem está respondendo esse e-mail é a Marjana, isso é apenas o que eu acredito que seria melhor para o sindicato, mas, caso ainda queira algum relatório, pode me enviar o intervalo de datas que o senhor gostaria que eu enviasse!

Desde já, agradeço o contato e fico à disposição para esclarecimento de eventuais dúvidas.

Atenciosamente,

Marjana do Amaral

STU - Sindicato das Empresas dos Transportes Rodoviários de Sant'Ana do Livramento

Silveira Martins, nº 512, Bairro Centro - Santana do Livramento.

55 3241 1470.

[Texto das mensagens anteriores oculto]

ENRIQUE CIVEIRA <vereadoresenriqueciveira@gmail.com>

28 de junho de 2022 10:05

Para: STU Livramento <contato@stulivramento.com.br>

Bom dia, Dra. Marjana
Na verdade, precisaria o número de:
-Usuários pessoas físicas
-Usuários de VT (funcionários de empresas)
-Estudantes
-Aposentados
-Gratuitos
Todos esses dados, dos 6 últimos meses.

Atenciosamente,
Enrique Civeira

[Texto das mensagens anteriores oculto]

STU Livramento <contato@stulivramento.com.br>
Para: ENRIQUE CIVEIRA <vereadorenriqueciveira@gmail.com>

28 de junho de 2022 11:55

Bom dia.

Segue o relatório datado desde o dia 01/01/2022 até 27/06/2022.

O número que deve ser considerado é onde aparece TOTAL.

Também podemos separar por empresa, neste consta de TODAS.

Qualquer dúvida, à disposição.

Atenciosamente,

Marjana do Amaral

STU - Sindicato das Empresas dos Transportes Rodoviários de Sant'Ana do Livramento

Silveira Martins, nº 512, Bairro Centro - Santana do Livramento.

55 3241 1470.

[Texto das mensagens anteriores oculto]

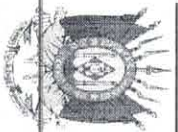
 **Relatório 6 meses.pdf**
85K

Demanda por Dia

De: 01/01/2022 até 28/06/2022 - Empresa: [Todas] - Quantitativo

Dia	Sábado - 25/06/2022	Segunda-feira - 27/06/2022	Terça-feira - 28/06/2022	Total
Viagens	268	297	85	63048
Frota	23	23	18	33
Km	3.380,40	3.647,30	1.159,50	814.261,70
Km Morta	-	-	-	-
Comum	265	492	145	84.825
Escolar	2	656	17	47.370
Funcion.	18	16	8	7.262
Gratuitos	570	1.199	136	312.732
Pag/Cartão	53	75	6	10.447
Pagantes	2.165	3.594	838	755.166
VT	1.484	2.537	623	396.814
Total	4.557	8.569	1.773	1.614.616
Equivalente	3.948,80	6.917,90	1.607,30	1.257.321,50
IPK	1,35	2,35	1,53	1,98
IPK Equiv.	1,17	1,90	1,39	1,54
KVD	146,97	158,58	64,42	212,49
PVD	198,13	372,57	98,50	421,35
Rec/Km	3,85	6,26	4,57	5,10

*A Informação do total de frota é referente ao número de veículos diferentes que estavam em operação durante o período selecionado, o mesmo veículo pode ter realizado a frota durante 2 dias portanto é contabilizado como 1.



Balanco Patrimonial

PM DE SANTANA DO LIVRAMENTO ORGÃO N°. 57100 CNPJ: 88124961000159 01/01/2021 a 31/12/2021

b. Quadro dos Ativos e Passivos Financeiros e Permanentes

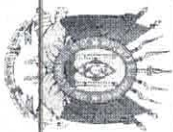
ATIVO (I)		PASSIVO (II)	
ATIVO FINANCEIRO	99.768.519,73	PASSIVO FINANCEIRO	117.641.439,78
Contas escrituráveis da Classe 1 com atributo F	99.768.519,73	Contas escrituráveis do Grupo 2.1 com atributo F	101.304.316,08
		Contas escrituráveis do Grupo 2.2 com atributo F	0,00
		Creditos Empenhado a Liquidar (6.2.2.1.3.01.00)	0,00
		Empenhos a Liquidar Inscritos em Restos a Pagar nao Processados (6.2.2.1.3.05.00)	0,00
		RP nao Processado a Liquidar (6.3.1.1.0.00.00)	3.752.282,16
		RP nao Processados Inscricao no Exercício (6.3.1.7.1.00.00)	12.584.841,54
ATIVO PERMANENTE	198.188.011,47	PASSIVO PERMANENTE	237.441.227,63
Contas escrituráveis da Classe 1 com atributo P	198.188.011,47	Contas escrituráveis do Grupo 2.1 com atributo P	40.397.018,93
TOTAL	297.956.531,20	Contas escrituráveis do Grupo 2.2 com atributo P	197.044.208,70
SALDO PATRIMONIAL (II - I)	57.126.136,21	TOTAL	355.082.667,41

c. Quadro das Contas de Compensações

Compensações ATIVO		Compensações PASSIVO	
ESPECIFICAÇÃO	Exercício Atual	ESPECIFICAÇÃO	Exercício Atual
Garantias e Contragarantias Recebidas	0,00	Garantias e Contragarantias Concedidas	0,00
Direitos Conveniados e Outros Instrumentos Congeneres	0,00	Obrigações Conveniadas e Outros Instrumentos Congeneres	0,00
Direitos Contratuais	0,00	Obrigações Contratuais	0,00
Outros Atos Potenciais Ativos	0,00	Outros Atos Potenciais Passivos	0,00
TOTAL	0,00	TOTAL	0,00

d. Quadro do Superávit/Déficit Financeiro

Código do Recurso	Descrição	Valor
1 LIVRE		-24.066.186,77
20 IMDE		-4.858.915,57
31 FUNDER		111.458,76
40 ASPS		-5.677.063,57
1005 ROYAL TIES PETROBRAS		1.049.014,33
1007 TRANSPORTE ESCOLAR - ESTADO (SMEC)		1.435.973,89
1009 FNDE - SALARIO EDUCACAO FEDERAL		2.801.699,08



Balanco Patrimonial



62108121527278475

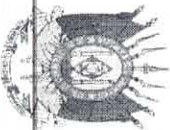
PM DE SANTANA DO LIVRAMENTO

ORGÃO Nº: 57100

CNPJ: 88124961000159

01/01/2021 a 31/12/2021

Código do Recurso	Descrição	Valor
1010 SEC - SALÁRIO EDUCAÇÃO - ESTADUAL (SMEC)		2.256,32
1016 FNDE - PNAE - MEC		182.302,30
1018 FNDE - MEC - PDDE		64.479,70
1058 FNDE - PTA / PNTE		-138.460,10
1071 FUNDO MUNICIPAL DE CONTROLE AMBIENTAL		1.226.333,20
1072 CONV INCRA-IMPLANTAÇÃO UNID BENEFIC DE VEGETAIS - COZINHA MULTUOSO		356.034,49
1083 COTA PARTE CIDE- CONTRIBUIÇÃOINTERV DOMÍNIO ECONÔMICO		121.293,09
1098 MULTAS DE TRÂNSITO (SMTSU)		398.477,81
1108 FNAS / PROGRAMA SENTINELA		6.459,34
1111 CONVÊNIO CID / MCT - (SMEC)		388,39
1118 BL PSB FNAS		105.873,06
1121 PEAS - FUNDO ESTADUAL DE PROTEÇÃO BÁSICA A ASSISTÊNCIA SOCIAL		45.343,13
1133 BL GBF FNAS		285.438,15
1136 FNDE - MEC - PTA		5.549,85
1141 FMH - FUNDO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO		54.664,56
1145 FUNDAPPER - FUNDO MUN. APOIO PEQUENO PROD. RURAL		2.124,06
1166 BPC ESCOLA FNAS		1.825,47
1177 BL MAC FNAS		49.467,82
1179 FNDE-PNAE - ALIMENTAÇÃO AO QUIL OMBOLA		117,53
1183 FMPC - FUNDO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO DA CIDADE		32.617,36
1189 CONV. 702691/2010 - FNDE-PROG. CAMINHO DA ESCOLA-AQUIS VEIC. ESCOLAR		31.062,82
1190 FNDE-PROINFANCIA-CONSTR. DE CRECHES-PAC II		939.482,93
1191 CONV. INTERNACIONAL UNIÃO EUROPEIA - ROTA TURISTICA DO BIO-PAMPA		264,37
1192 CONV INTERNAC-UNIÃO EUROPEIA-PROJETO VIVEIRO FLORESTAL NA APA DO IBIRAPUITÁ		17.355,32
1193 CONV INTERNAC. UNIÃO EUROPEIA - PRODUÇÃO OVINOS EM AREA DO URB-AL PAMPA		35.272,12
1197 CONV. PLANO SAFRA - APOIO RECUPERAÇÃO ESTRADAS RURAIS EM ASSENTAMENTO REFORMA AG		5.661,93
1198 BL GSUAS FNAS		14.693,47
1204 CONV MCULTURA/CEF -CONTR N° 768413/2011- PROJETO I FESTIVAL DO MERCOSUL DE MUSIC		0,36
1206 FNDE- PROG. BRALF-BRASIL ALFABETIZADO		3.295,54
1209 FNDE-PROG.PROINFANCIA-CONSTR CRECHES - PAC II - SIMON BOLIVAR		127,31
1212 FNDE-PAR-TD-N° 4089/2012-PLANO DE AÇÃO ARTICULADA-INVESTIMENTOS		43.163,36
1213 FNDE-TD-APOIO A CRECHES/MANUTENÇÃO A EDUCAÇÃO INFANTIL		127.929,22
1214 ACESUASTRAB FNAS		516.850,52
1219 CONV. MCIDADES/CEF - CONTR. N° 781818/2012- ASFALTAMENTO DE VIAS PÚBLICAS		49.856,10
1221 CONV. M.ESPORTE/CEF-CONTR. N° 773146/2012- CONSTRUÇÃO 1 QUADRA POLIESPORTIVA NA		184.574,23
1230 BERGS - CONTRATO DE PATROCÍNIO		20.458,16



Balanco Patrimonial



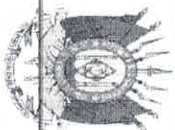
PM DE SANTANA DO LIVRAMENTO

ORGÃO Nº: 57100

CNPJ: 88124961000159

01/01/2021 a 31/12/2021

Código do Recurso	Descrição	Valor
1234 FNAS / CONTR.793600 - CONSTRUÇÃO DE CRAS		-107.833,19
1242 FNDE-PAR/9564/2013-PRONACAMPO-CONSTR. ESCOLA: UNID ENSINO AGRÍCOLA E NOVO PAMPEI		37.033,09
1243 FNDE-PAR/19901/2013-PRONACAMPO-CONSTR. ESCOLA: ALDROVANDO SANTANA		9.261,52
1245 CONV. SEAPA-34/2013-FPE/3774/2013-PROJETO VITINICUL TURA		3.754,36
1250 SME-PAC II-QUADRAS POLIESPORTIVAS-ESC. CELIA IRULEGUI		137.326,78
1251 FNDE-PROG. BRASIL CARINHOSO		3.885,16
1258 AEPETI FNAS		64.038,58
1261 CONVÊNIO MC/CEF/ CONTRATO DE REPASSE 819925/2015		23.599,64
1268 CONV. MAPA/CEF/SICONV/PROPOSTA 29674/2017-PATRULHA AGRÍCOL		52.576,59
1274 CONV.MIN.INT NAC. /CEF/SECRET.NAC.DEF.CIVIL/PROC.59053.001		-44,61
1277 CONV./MIN.ESPORTE/CEF/CONTR. Nº 806721/2012/ME		111.527,27
1278 SUAS- PROG. PRIMEIRA INFÂNCIA NO SUAS		219.232,00
1284 CONV SEC.ESPEC AGRIC/CEF/CONTR.Nº. 873009/2018		222.396,58
1285 CONV MAPA/CEF/CONTRATO DE REPASSE 872297/2018		77.765,64
1291 CONV./MIN. INTEG. NAC./CEF/CONTR. Nº 59052.002974/2019-83D		-1.225,45
1296 MEDIDA PROVISORIA 8152017		141.415,96
1301 COVID 19- ACOPLHIMENTO		7.521,72
1302 COVID 19- ALIMENTO		142,32
1303 COVID 19- EPI		9.645,97
1304 COVID-19 - PSEMAC		-13.578,26
1305 COVID-19 - PSB		-23.353,10
1308 LC 173/2020-SUAS		12.917,30
1309 E.P. 28630002- GIOVANI CHERINI		0,01
1311 AÇÕES EMERG. LEI Nº 14.017/202-ALDIR BLANC		-114.724,32
1313 EMENDAS ESPECIAIS		360.029,86
1319 DEFESA CIVIL - PROC. 59052.008017/2021-85		49.581,90
3001 CONV.PAC-GOV.FED./PM-CONTR.Nº 025470086/2008 - SANEAMENTO BÁSICO - ESTAÇÃO DE ES		-1.519.831,18
3002 CONV.PAC-GOV.FED./PM-CONTR. Nº0350927-93/2011 -AMPLIAÇÃO DO SERVIÇO DE ESGOTAMEN		3.025.421,01
3003 CESSAO ONEROSA - PRE-SAL - LEIN 13885/2019		27.036,79
3004 DEFESA CIVIL- 59052.003446/2019-41		511.522,04
3006 CONVENIO 897807/20 - ACADEMIAS DE GINÁSTICA		3.489,79
3008 DESENVOLVIMENTO INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL DA FRONTEIRA DA PAZ		367.628,86
4001 OUTRAS RECEITAS		319,90
4011 FES - ATENÇÃO BÁSICA - PIES/ NUC. APOIO		2.064.387,43
4050 FES - FARMÁCIA BÁSICA- DISPENSAÇÃO DE FRALDAS		612.045,95
4080 FES - PACS - SAÚDE PARA TODOS		3.533,95



Balanco Patrimonial



62108121527278475

18 / 02 / 2022 - 11 : 29 : 55

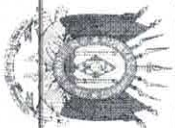
PM DE SANTANA DO LIVRAMENTO

ORGÃO Nº: 57100

CNPJ: 88124961000159

01/01/2021 a 31/12/2021

Código do Recurso	Descrição	Valor
4090 FES - PSF / NASE / QUILOMBOLA.		1.670.091,29
4160 FES - PIM - PRIMEIRA INFÂNCIA MELHOR		197.361,10
4170 SALVAR - SAMU/UPAS		237.558,94
4190 FES/BLVGS- VIGILÂNCIA EM SAÚDE		30.186,10
4220 FES - CENTRO DE APOIO PSICOSSOCIAL - CAPS.		374.274,90
4230 FES - APOIO À REDE HOSPITALAR/HOSPITAIS PÚBLICOS MUNICIPAIS/ HOSPITAIS FILANTRÓ		-576.016,66
4292 FES-AQUISIÇÃO DE AMBULÂNCIAS CARROS UNIDADES MÓVEIS ETC.		45.696,54
4293 FES- AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE.		7.622,96
4297 COVID 19- CORONAVIRUS		89,88
4500 FEDERAL - BLOCO ATENÇÃO BÁSICA		-630.451,77
4501 FEDERAL - BLOCO MEDIA E ALTA COMPLEX.		6.621.377,21
4502 FEDERAL - BLOCO VIGILANCIA EM SAUDE		50.985,84
4503 FEDERAL - BLOCO ASSISTENCIA FARMACEUTICA		-10.828,74
4504 FEDERAL - BLOCO GESTAO DO SUS		-2.355,84
4505 FEDERAL - BLOCO DE INVESTIMENTO		774.087,97
4511 ENFRENTAMENTO AO CORONAVIRUS-COVID19		-1.489.717,29
4590 SUS - TETO FINANCEIRO (PRODUÇÃO AMBULATORIAL E DE INTERNAÇÃO).		-2.311,82
8001 RECURSO EXTRA - OUTROS		-6.358.356,68
8002 RECURSO COMDCA -		391.782,24
8064 FUNREBOM - FUNDO REAPARELHAMENTO DOS BOMBEIROS		-1.171.059,54
Total		-17.872.920,05



62108121527218475

Balanco Patrimonial

PM DE SANTANA DO LIVRAMENTO

ORGÃO Nº: 57100

CNPJ: 88124961000159

01/01/2021 a 31/12/2021

e. Notas Explicativas

ATIVO

Caixa e equivalentes de caixa: apresenta numerários em espécie e os depósitos bancários disponíveis, bem como as aplicações financeiras de curto prazo e de alta liquidez devidamente aplicados e segregados em conta corrente e aplicação. Os créditos a curto e longo prazo, foram registrados conforme o princípio da competência no exercício sendo registrados a valor histórico. Os créditos a curto prazo compreende a Dívida Ativa conforme posição do setor tributário, que é o responsável pelo crédito de registro contábil de ajuste para perdas e gestão da Dívida Ativa nesta data com as perdas devidamente reconhecidas advindas de cancelamentos e prescrições por tributo e corrigidas pelo ICPM. A previsão do ajuste sobre as perdas em Dívida Ativa foi realizado pelo setor de dívida ativa adotando-se o critério que foi calculada segundo a média da perda dos últimos exercícios encerrados utilizando os valores cancelados sobre os lançados.

Estoque: o município esta começando a implantação de estoques fato esse que foi manualmente implantado no final do exercício através de relatório de contas patrimoniais extraído do sistema da Dbseller onde apresentou sua movimentação saldo inicial, entradas, saídas e saldo final, programa este priorizado para que seja automaticamente integrado com a contabilidade a partir de 2022.

Ativo realizável a longo prazo: envolve predominantemente os valores da dívida ativa sem a expectativa de recebimento nos próximos 12 meses e corrigidas pelo ICPM. Foi efetuada a previsão de perdas e contabilizada conforme informação do tribuário quanto aos valores de dívida ativa cancelada e prescrita. Compreende ainda, os valores dos títulos executivos do TCE RS atualizados monetariamente até esta data conforme relatório do TCE-RS na posição 31/12/2021. Estão incluídos ainda os valores apurados como pendências de tesouraria.

Imobilizado: inventário de bens patrimoniais, esta contadora responsável pelo controle sintético sendo o controle analítico de responsabilidade dos setores envolvidos, não recebeu relatório que informe a realização do inventário de bens patrimoniais de forma que os valores constantes atualmente no imobilizado não refletem com exatidão o valor real dos bens móveis e imóveis do município impossibilitando que os bens sejam depreciados e reavaliados já que nem mesmo foi apresentado relatório do inventário atual e mensuração do valor atualizado emitido por comissão competente para tal.

PASSIVO

Os reconhecimentos por competência dos passivos relativos à gratificação natalina, férias, licenças e encargos, não foram estimadas. Não existem valores pendentes sem execução orçamentária.

No passivo circulante nas obrigações Trabalhistas, previdenciárias e assistenciais estão escriturados movimentações da folha de pagamento bem como os acordos de parcelamento com o SISPREM referente a contribuições previdenciárias e assistenciais sendo composto por 12 acordos, sendo 7 acordos previdenciários (826/2017, 866/2017, 889/2017, 890/2017, 256/2019, 698/2018, 546/2020) e 5 acordos assistenciais (01/2018, 001/2019, 002/2019, 001/2020, 002/2020) que integram os valores a pagar ao SISPREM até dezembro do ano de 2021 contabilizados individualmente cujas obrigações vencem nos próximos 12 meses a contar dessa demonstração. Os empréstimos a curto prazo constam ainda os parcelamentos acordado em 2017 junto a RGE contabilizados os valores pré fixados das 12 parcelas a vencer no exercício de 2022. O passivo não circulante abrange as obrigações relativas aos parcelamentos supracitados cujas parcelas vencem além das parcelas cadastradas no circulante.

SANTANA DO LIVRAMENTO, 18 de Fevereiro de 2022

Gestor responsável pelo período de 01/01/2021 a 31/12/2021 - Ana Luiza Moura Tarouco - Prefeito Municipal

Responsáveis pela entrega dos documentos

MAURO DIAS FERNANDES
Contabilista

ANA LUIZA MOURA TAROUCO
Prefeito Municipal



Balanco Patrimonial



62108121527278475

PM DE SANTANA DO LIVRAMENTO

ORÇAO Nº: 57100

CNPJ: 88124961000159

01/01/2021 a 31/12/2021

a. Quadro Principal

ATIVO		
ESPECIFICAÇÃO	Exercício Atual	
ATIVO CIRCULANTE	124.004.976,51	
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	86.997.897,16	
CRÉDITOS A CURTO PRAZO	19.648.625,67	
DEMAIS CRÉDITOS E VALORES A CURTO PRAZO	12.800.817,81	
INVESTIMENTOS E APLICAÇÕES TEMPORÁRIAS A CURTO PRAZO	0,00	
ESTOQUES	4.557.635,87	
VARIAÇÕES PATRIMONIAIS DIMINUTIVAS PAGAS ANTECIPAD	0,00	
ATIVO NÃO CIRCULANTE	173.951.554,69	
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	94.812.880,66	
CRÉDITOS A LONGO PRAZO	69.360.915,71	
DEMAIS CRÉDITOS E VALORES A LONGO PRAZO	24.309.968,44	
INVESTIMENTOS E APLICAÇÕES TEMPORÁRIAS A LONGO PRAZO	1.141.998,51	
ESTOQUES	0,00	
VARIAÇÕES PATRIMONIAIS DIMINUTIVAS PAGAS ANTECIPAD	0,00	
INVESTIMENTOS	0,00	
IMOBILIZADO	79.138.674,03	
INTANGÍVEL	0,00	
DIFERIDO	0,00	
TOTAL	297.956.531,20	

PASSIVO		
ESPECIFICAÇÃO	Exercício Atual	
PASSIVO CIRCULANTE	141.701.335,01	
OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS, PREVIDENCIÁRIAS E ASSISTENTES	124.756.465,35	
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS A CURTO PRAZO	131.627,38	
FORNECEDORES E CONTAS A PAGAR A CURTO PRAZO	7.345.212,27	
OBRIGAÇÕES FISCAIS A CURTO PRAZO	0,00	
PROVISÕES A CURTO PRAZO	0,00	
DEMAIS OBRIGAÇÕES A CURTO PRAZO	9.468.030,01	
PASSIVO NÃO-CIRCULANTE	197.044.208,70	
OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS, PREVIDENCIÁRIAS E ASSISTENTES	182.459.410,77	
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS A LONGO PRAZO	4.622.573,76	
FORNECEDORES E CONTAS A PAGAR A LONGO PRAZO	8.871.478,43	
OBRIGAÇÕES FISCAIS A LONGO PRAZO	0,00	
PROVISÕES A LONGO PRAZO	0,00	
DEMAIS OBRIGAÇÕES A LONGO PRAZO	1.090.745,74	
RESULTADO DIFERIDO	0,00	
TOTAL DO PASSIVO	338.745.543,71	
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
ESPECIFICAÇÃO		Exercício Atual
PATRIMÔNIO SOCIAL E CAPITAL SOCIAL		0,00
DEMAIS RESERVAS		0,00
RESULTADOS ACUMULADOS		-40.789.012,51
TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO		-40.789.012,51
TOTAL	297.956.531,20	

Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana 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, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º 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.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

~~X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;~~

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: 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. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

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

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

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; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

Art. 7º A Política Nacional 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 II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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;

~~V III - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos;~~
e

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;~~

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o 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 poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

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

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

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. 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.

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

§ 12. 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:

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 e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018). (Regulamento)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013). (Vide ADIN 5337)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013). (Vide ADIN 5337)

§ 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 nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013). (Vide ADIN 5337)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013). (Vide ADIN 5337)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015). (Vigência)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015). (Vigência)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015). (Vigência)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015). (Vigência)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015). (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis 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 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 Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 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. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana 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 Nacional de Mobilidade Urbana 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 IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

~~III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;~~

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

~~§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.~~

~~§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. (Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016) Vigência encerrada~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016). (Revogado pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 3º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016) Vigência encerrada~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)~~

~~§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021. (Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. (Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016) Vigência encerrada~~

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput. (Incluído pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 6º (VETADO). (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. (Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

~~§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados. (Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

*

Art. 129. Dentro do possível, deverão constar no plano plurianual, recursos para a construção de casa própria, especialmente as de caráter popular.

Art. 130. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 131. O Município promoverá e incentivará o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico.

Art. 132. O Município prestará assistência técnica aos trabalhadores rurais, aos pequenos agricultores e às organizações legais.

Parágrafo único. São isentas de impostos as respectivas Cooperativas.

Art. 133. O Município poderá promover a desapropriação de imóvel por necessidade ou utilidade pública ou para atender interesse social.

Art. 134. O Município facilitará, na forma da Lei, a fixação do homem à terra, estabelecendo planos de instalação de granjas cooperativas, com o aproveitamento de terras de seu domínio.

Art. 135. São isentos de tributos os veículos de tração animal e demais instrumentos de trabalho do pequeno agricultor, empregados no serviço da própria lavoura ou no transporte de seus produtos, na forma que a lei estabelecer.

Art. 136. O Município regulará suas atividades sociais, favorecendo e coordenando as iniciativas particulares que visem a esses objetivos.

Art. 137. A Lei disporá sobre o regime das empresas concessionárias de serviço público municipal, estabelecendo:

- I - a obrigatoriedade de manter serviços adequados;
- II - tarifas que permitam a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou permissão.

Parágrafo único. A fiscalização dos serviços referido neste artigo será feita pelo Município, através de seus órgãos próprios e, nas atividades afetas a outras esferas do poder público, através de convênio.

Art. 138. As tarifas de taxis e transporte coletivo serão da inteira responsabilidade e competência do Poder Executivo, observado o mapa de custo, fiscalizado pela Prefeitura Municipal, no setor competente, e decretado pelo Executivo. (Declarado sem eficácia – Decreto Legislativo nº 1752);

Parágrafo único. O Executivo enviará à Câmara de Vereadores, até o quinto dia útil do Decreto, mapas e estudos que justificaram a medida.

SEÇÃO II

Da Ordem Econômica e Social

Art. 139. O Município estabelecerá política de transporte público de passageiros, para a organização, o planejamento e a execução deste serviço.

Parágrafo único. A política de transporte público de passageiros deverá estar compatibilizada com o objetivo da política de desenvolvimento rural e urbano e, visará a:

- I - assegurar o acesso da população aos locais de emprego e consumo, de educação e saúde, lazer e cultura, bem como outros fins econômicos e sociais;
- II - otimizar os serviços, para a melhoria da qualidade de vida da população;
- III - minimizar os níveis de interferência no meio ambiente;

IV - contribuir para o desenvolvimento e a integração da zona rural e urbana.

Art. 140. A lei instituirá o Sistema Municipal de Transporte Público de passageiros, que será integrado, pelas linhas urbanas e pelas linhas de integração que operam entre a sede do Município e as aglomerações populacionais da zona rural.

Parágrafo único. A lei de que trata este artigo disporá obrigatoriamente sobre:

I - o regime das empresas concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte, o caráter especial de seus contratos e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão de concessão ou permissão;

II - o direito dos usuários;

III - as diretrizes para política tarifária;

IV - os níveis mínimos qualitativos e quantitativos dos serviços prestados;

V - os instrumentos de implementação e as reformas de participação comunitária.

Alteração: (Artigo alterado da Lei Orgânica pela Emenda 16 - em 10/06/97.)

Art. 141. O prazo de contrato de CONCESSÃO para exploração do transporte coletivo Urbano e Rural com empresas particulares será até 12 (doze) anos.

§ 1º As empresas concessionárias deverão renovar em 20% a frota a cada dois anos da vigência do contrato de concessão levando-se em consideração o ano de fabricação do veículo.

§ 2º A renovação por igual período contratual será somente para às empresas que cumprirem o disposto no § 1º desta Lei.

§ 3º O prazo de contrato de permissão para exploração do transporte coletivo Urbano e Rural, com empresas particulares, será fixado com base em Lei Especial.

§ 4º Haverá a revogação destes contratos a qualquer tempo, quando houver descumprimento das leis especiais municipais que regulamentem os contratos de concessão ou permissão destes transportes, especialmente do § 1º desta Lei.

Art. 142. O Poder Público Municipal poderá implantar uma linha regular de transporte coletivo urbano entre as cidades de Sant'Ana do Livramento e Rivera.

SEÇÃO III Da Habitação

Art. 143. A lei estabelecerá a política de habitação, a qual deverá prever a articulação e integração das ações do Poder Público e a participação das comunidades organizadas, bem como os instrumentos institucionais e financeiros para sua execução.

§ 1º A distribuição de recursos públicos priorizará o atendimento das necessidades sociais, nos termos da política municipal de habitação e, será prevista no plano plurianual do Município e no orçamento municipal, o qual destinará recursos específicos para programas de habitação de interesse social.

§ 2º Do montante dos investimentos do Município em programas habitacionais, pelo menos setenta por cento serão destinados para suprir a deficiência de moradia de famílias de baixa renda.

Art. 144. O Município estabelecerá programas destinados a facilitar o acesso da população à habitação, como condição essencial à qualidade de vida e ao desenvolvimento socioeconômico e cultural.

Parágrafo único. Os programas de interesse social serão promovidos e executados com a colaboração da sociedade e objetivarão prioritariamente:

- I - a regularização fundiária;
- II - a dotação de infraestrutura básica e de equipamentos sociais;
- III - a implantação de empreendimentos habitacionais.

Art. 145. O Município a fim de facilitar o acesso a habitação, apoiará a construção de moradias populares, realizadas pelos próprios interessados, por cooperativas habitacionais e através de outras modalidades alternativas.

Art. 146. O Município poderá realizar convênios para a realização de pesquisas habitacionais, de preferência com estabelecimentos de Ensino Superior, para conhecer a realidade municipal.

Art. 147. O Poder Público Municipal criará o Conselho Municipal de Habitação, que deverá ser integrado por representantes do Executivo Municipal, Legislativo Municipal, Sindicato e Associações de Bairros.

Parágrafo único. Lei Complementar disporá a respeito da forma de constituição, atribuições e funcionamento do Conselho Municipal de Habitação.

Art. 148. O Município poderá criar um fundo rotativo para habitação que terá suas atribuições e funcionamento estabelecidos através de lei.

SEÇÃO IV **Da Política Urbana**

Art. 149. A política urbana a ser formulada pelo Poder Público Municipal terá como objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem estar de sua população.

Art. 150. A execução da política urbana estará condicionada às funções sociais da cidade compreendida como direito de acesso de todo o cidadão à moradia, transporte público, saneamento, energia, abastecimento, iluminação pública, comunicação, educação, saúde, lazer e segurança, assim como a preservação do patrimônio ambiental e cultural.

Art. 151. Para assegurar as funções sociais da cidade e da propriedade, o Poder Público usará, principalmente, dos seguintes instrumentos:

- I - imposto progressivo no tempo sobre o imóvel;
- II - desapropriação por interesse social ou utilidade pública
- III - discriminação de terras públicas, destinadas prioritariamente;
- IV - inventários, registros, vigilância e tombamentos de imóveis;
- V - contribuição de melhoria;
- VI - taxação dos vazios urbanos.

Art. 152. O estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano deverá assegurar:

- I - a urbanização, a regularização fundiária e a titulação das áreas onde estejam situadas a população favelada e de baixa renda, sem remoção dos moradores, salvo em área de risco, mediante consulta obrigatória a população envolvida;
- II - a preservação, a proteção e a recuperação do meio ambiente natural e cultural;
- III - a criação de áreas de especial interesse urbanístico, social, ambiental, turístico e de utilização pública;
- IV - a participação das entidades comunitárias no estudo, no encaminhamento e na solução dos problemas, planos, programas e projetos.