



LEI N.º 2.444 /2003

Institui o Sistema Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Macaé, modifica o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MACAÉ delibera e eu sanciono a seguinte Lei:

## CAPITULO I

### Disposições Preliminares

#### Seção I

#### **Do Sistema Municipal de Transporte Coletivo Urbano**

Art. 1º - Os serviços de transporte, componentes do Sistema Municipal de Transporte Urbano de Passageiros, no Município de Macaé, serão prestados sob a forma de regime público ou privado, podendo ser de natureza coletiva ou individual.

Parágrafo único – O Sistema Municipal de Transporte Urbano de Passageiros de Macaé, para efeitos desta Lei, corresponde ao conjunto de serviços de transporte de pessoas, envolvendo o Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Transporte por Táxi, o Transporte sob o Regime de Fretamento, o Transporte Escolar, dentre outros.

#### Seção II

#### **Do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros**

Art. 2º – O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal, e no *artigo 11 inciso XXII da Lei Orgânica do Município de Macaé*.

§ 1º – O Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, por meio de ônibus ou micro-ônibus, nos limites do Município de Macaé, constitui serviço de utilidade pública e será explorado pelo Município diretamente ou sob regime de concessão ou permissão.



§ 2º – Os serviços serão delegados pelo Poder Público a empresas privadas mediante licitação pública, na forma da legislação em vigor, sob um dos critérios previstos no artigo 15 da Lei Federal nº 8987/95.

Art. 3º – As disposições desta Lei não abrangem os serviços de transporte de pessoas por meio de táxis, transportes escolares ou por fretamentos, que serão disciplinados em leis próprias.

Art. 4º – O Órgão Executivo de Trânsito Municipal, nos limites de sua competência, exercerá os poderes necessários para gerenciar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros - STCPP em benefício dos usuários desse sistema e ficará encarregado de: planejar, conceder, intervir, autorizar, licenciar, fiscalizar, regulamentar, controlar a execução dos serviços de transporte municipal e fixar tarifas.

§1º – A gestão dos meios de transporte deve visar ao interesse público.

§2º – As tarifas devem ser fixadas levando-se em consideração a apuração dos custos e a justa remuneração do capital investido, respeitando o equilíbrio econômico e financeiro das empresas às quais for delegada a execução dos serviços de transporte.

Art. 5º – Incumbe ao Poder Executivo Municipal, através do Órgão Público competente, dispor sobre os seguintes aspectos dos serviços de transporte coletivo urbano:

I – tipo de serviço;

II – itinerários e frequência dos serviços;

III – tipos de veículos a empregar, suas capacidades mínimas e suas lotações máximas;

IV – padrões de segurança e manutenção;

V – normas de prevenção contra poluição sonora e atmosférica;

VI – normas de programação visual nos veículos;

VII – normas relativas ao conforto e à saúde dos passageiros;

VIII – sistema tarifário;

IX – normas sobre a qualidade, quantidade e periodicidade de informações que as operadoras deverão prestar ao Órgão Público competente;

X – normas de fiscalização dos serviços.

Art. 6º – O Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros deverá atender, de forma qualitativa e quantitativa, à demanda de transporte municipal dessa modalidade.

Art. 7º – A execução dos transportes coletivos por pessoas físicas ou jurídicas, destinados a atender exclusivamente a seus empregados, associados ou estudantes, mesmo

4



sem fins lucrativos, bem como a exploração ou terceirização dessas modalidades de transportes, serão controladas, fiscalizadas e suas concessões, permissões ou autorizações concedidas pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal.

Parágrafo único – O *caput* deste artigo não abrange os transportes mantidos pelos órgãos estaduais ou federais.

Art. 8º – A implantação de todo e qualquer empreendimento habitacional, comercial, industrial ou de outra natureza, quando capaz de acarretar aumento significativo de demanda de circulação e transporte, deverá ser precedida de autorização do Órgão Público Municipal competente, que poderá transferir os custos decorrentes desse impacto para o empreendedor.

§ 1º – Para cumprir a determinação do *caput* deste artigo, o empreendedor deverá apresentar um instrumento específico denominado Relatório de Impacto de Transporte Urbano.

§ 2º – Para atender ao disposto no parágrafo anterior, o Poder Público Municipal deverá disponibilizar aos interessados um Formulário contendo orientações sobre quais estudos e levantamentos precisará o empreendedor realizar para comprovar, junto à Administração Municipal, que seu empreendimento não é prejudicial à qualidade de vida da cidade.

§ 3º – O Relatório de Impacto de Transporte Urbano deverá ser desenvolvido sempre por empresa idônea, previamente credenciada, respondendo o empreendedor pelos custos desses serviços especializados.

§ 4º – Caso sejam detectados impactos nocivos ao Município, o empreendedor deverá apresentar ao Poder Público Municipal quais investimentos adicionais irá fazer para que tais impactos sejam mitigados.

## CAPÍTULO II

### Das Definições

Art. 9º – Na aplicação desta Lei, de seu Regulamento e das normas complementares, observar-se-ão as seguintes definições:

I – Transporte Coletivo: é o serviço público regular de transporte de passageiros em veículos que percorram linhas estabelecidas entre pontos perfeitamente delimitados, cumprindo itinerários e horários previamente estabelecidos e com pagamento individual de passagens, em valores fixados pelo órgão competente;

II – Transporte Regular: é aquele devidamente autorizado pelo órgão competente e com padrões operacionais pré-estabelecidos;

III – Itinerário: é o percurso entre a origem e o destino das linhas, previamente estabelecido pelo órgão competente e definido pelas vias e bairros atendidos;





PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ  
GABINETE DO PREFEITO

IV – Serviço Convencional: é aquele realizado em linha de operação regular e de característica diametral, radial ou circular, que compõe a rede do STCPP de Macaé, executado de forma contínua e permanente, obedecendo a itinerário, quadro de horários, terminais e pontos de embarque/desembarque, definidos pelo Poder Público;

V – Serviço Seletivo: é aquele realizado por linha de operação regular e de característica diametral, radial ou circular e que também compõe a rede de linhas do STCPP de Macaé, possuindo características diferentes do serviço convencional, tais como: tipo de veículo, nível de conforto, tarifas e outros itens de natureza operacional, mas superpondo seu itinerário ao de linhas de operação regular;

VI – Serviço Complementar: é o serviço realizado por linha de operação regular e de característica alimentadora, operando em áreas, locais ou trechos específicos e que também compõe a rede de linhas do STCPP de Macaé, possuindo a característica de complementar linha da rede do serviço convencional, utilizando outra tecnologia veicular compatível com o perfil de demanda ou com a condição da rede viária; podendo apresentar nível tarifário diferente e outros itens de natureza operacional;

VII – Serviço Especial: é considerado serviço especial todo serviço executado por linha de operação especial, eventual ou experimental, detendo características diferentes dos demais serviços em termos de tecnologia veicular, tarifas, esquemas de operação, itinerários não pré-fixados, remuneração e controle gerencial, mas que também compõem a rede de linhas do STCPP de Macaé, destacando-se neste serviço o transporte coletivo de passageiros especiais, dentre os quais incluem-se os portadores de necessidades especiais (PNE);

VIII – Concessão ou Permissão do serviço: é a delegação pelo Poder Público à pessoa física, jurídica, cooperativa ou a consórcio de empresas para a prestação e exploração do serviço;

IX – Sub-Concessão do serviço: é o ato de sub-rogação de todos os direitos e obrigações do concessionário;

X – Concessionário, Sub-Concessionário ou Permissionário – é a pessoa física, jurídica, cooperativado ou consórcio de empresas que receba a delegação do Poder Público para prestar e explorar o serviço;

XI – Tarifa – é o preço fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização dos serviços componentes do STCPP de Macaé;

XII – Passageiros ou Usuários: são considerados passageiros ou usuários todos os indivíduos que utilizam os serviços mediante pagamento de tarifas fixadas pelo Poder Público, seja através de dinheiro, bilhetes, ou que se beneficiem de gratuidade prevista em lei;

A



XIII – Remuneração dos Operadores: é o valor a ser pago aos operadores, definido em procedimento licitatório e regulamentado em instrumento próprio;

XIV – Linha: considera-se linha o serviço regular de transporte coletivo de passageiros entre pontos de origem e destino pré-fixados;

XV – Linha de Operação Regular: será considerada linha de operação regular todo serviço executado de forma contínua e permanente, obedecendo a itinerário, quadro de horários, terminais e pontos de embarque/desembarque definidos pelo órgão competente;

XVI – Linha de Operação Eventual: é aquela cuja operação é executada de forma eventual, dependendo sempre de autorização do órgão competente, com seu itinerário necessariamente diverso do itinerário de linha de operação regular. Destina-se a atender eventos especiais e de grande aglomeração de público;

XVII – Linha de Operação Experimental: é aquela cuja operação é executada de forma contínua e permanente, mas por prazo nunca superior a 180 (cento e oitenta) dias, obedecendo ao itinerário, ao quadro de horários, aos terminais e aos pontos de embarque/desembarque, definidos pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal. Este serviço somente será estabelecido quando da cassação de linha de operação regular existente ou por determinação do órgão competente para avaliação do novo serviço, até que concluída a licitação, nos termos e condições previstas nesta Lei, em seu Regulamento e demais dispositivos legais;

XVIII – Linha de Operação Especial: é toda linha cuja operação é executada de forma permanente, mas não necessariamente contínua, dependendo sempre de autorização do órgão competente. Destina-se ao transporte coletivo de passageiros especiais, dentre os quais incluem-se os portadores de necessidades especiais (PNE);

XIX – Linha de Característica Diametral: é aquela cujo itinerário atravessar diametralmente a área urbana do município, realizando ligações bairro a bairro, passando ou não pela área central, com pontos de origem e destino, perfeitamente caracterizados. Será operada, exclusivamente, por veículo do tipo ônibus;

XX – Linha de Característica Radial: é aquela cujo itinerário tem como um de seus pontos terminais o centro da cidade, com pontos de origem e destino, perfeitamente caracterizados, sendo operada exclusivamente por veículo do tipo ônibus;

XXI – Linha de Característica Circular: é caracterizada por não possuir ponto terminal, sendo que o itinerário de ida não coincide, necessariamente, com o de volta, num movimento considerado circular. A linha circular poderá ser operada por veículo do tipo ônibus ou do tipo micro-ônibus com capacidade de até 25 (vinte e cinco) passageiros;

XXII – Linha de Característica Alimentadora: será considerada linha com característica alimentadora, toda aquela cujo itinerário restringir-se a determinada área operacional, com pontos de origem e destino perfeitamente caracterizados, sendo um de seus pontos finais o Terminal de Integração da área a que atende.

8



**PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ**  
**GABINETE DO PREFEITO**

Poderá essa linha ser operada por veículos do tipo micro-ônibus, com capacidade de até 25 (vinte e cinco) passageiros, ou por veículos do tipo VAN, com capacidade mínima de 15 (quinze) passageiros;

**XXIII – Fusão:** é a integração de linhas existentes, cujos itinerários se complementem ou se superponham, gerando nova linha, com o conseqüente cancelamento das que lhe deram origem;

**XXIV – Prolongamento de linha:** é o aumento de seu percurso pela transferência de um de seus pontos terminais;

**XXV – Encurtamento de linha:** é a redução de seu percurso pela transferência de seus pontos terminais;

**XXVI – Área Operacional:** Define-se como área operacional a área do Município caracterizada pela aglomeração de bairros limítrofes e que detêm semelhanças quanto ao mercado a ser atendido pelo transporte coletivo. As linhas a serem estabelecidas nessa área só poderão ser exploradas por uma única operadora;

**XXVII – Ponto de Parada:** é o local destinado à parada dos ônibus, onde, obrigatoriamente, realizarão o embarque e desembarque de passageiros, quando devidamente sinalizados;

**XXVIII – Ponto Final:** considera-se ponto final de ônibus todo local onde os veículos que operam em linhas urbanas, exceto nas de caracterização circular, estacionam para regulação da frequência;

**XXIX – Terminal:** é local de origem, destino ou intermediário de um conjunto de linhas urbanas prefixadas pelo órgão competente, e convenientemente preparados com coberturas para abrigo de passageiros, sanitários e outras facilidades para os usuários;

**XXX – Terminal de Integração:** equipamento urbano destinado ao uso exclusivo dos usuários do transporte coletivo de passageiros, devendo ser construído de forma a permitir a transferência de passageiros entre as linhas do STCPP;

**XXXI – Consórcio Operacional:** é o agrupamento de empresas operadoras de transporte coletivo urbano de passageiros, na forma da legislação vigente, com o objetivo específico de explorar linhas de operação regular de característica diametral;

**XXXII – Tarifa:** é o valor estabelecido pelo Poder Concedente, a partir do resultado da aplicação dos coeficientes tarifários vigentes à quilometragem percorrida;

**XXXIII – Justa Remuneração do Capital:** considera-se justa remuneração do capital, o valor que venha atender: ao custo efetivo e atualizado do investimento, às despesas de administração e operação; aos encargos financeiros da empresa operadora e à depreciação das instalações, na forma da legislação pertinente; à amortização do capital; ao pagamento de tributos; às despesas previstas e autorizadas por lei ou contrato e às reservas para atualização e ampliação do serviço;



XXXIV – Serviço Adequado: considera-se serviço adequado todo aquele que satisfaça às condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação, em contrapartida à tarifa paga, a qual deverá se caracterizar pela modicidade.

### CAPÍTULO III

#### Do Sistema de Transporte

Art. 10 – O sistema local de transporte urbano de passageiros constitui-se de três subsistemas: o viário, o de circulação e o de transporte coletivo.

Art. 11 – O subsistema viário do qual o subsistema de transporte coletivo se utilizará, compreende as vias do Município de Macaé, as quais obedecerão a uma classificação determinada pela Lei do Uso do Solo ou de Planejamento Urbano, conforme o tipo de serviço que oferecem e a função que exercem, bem como os mecanismos de regulamentação institucional da construção e operação dessa infra-estrutura viária.

Art. 12 – O subsistema de circulação compreende o conjunto de sinalizações verticais, horizontais e luminosas, os terminais, os pontos finais e os de parada, as unidades de integração modal – constituídas dos terminais intermediários de embarque/desembarque, pontos de parada e estacionamentos integrados ao sistema – e o conjunto de mecanismos de regulamentação institucional do sistema, que permitem as ligações entre os pontos de origem e destino dos usuários das vias municipais que organizam o fluxo de tráfego de veículos nessas mesmas vias.

Art. 13 – O subsistema de transporte coletivo compreende:

I – o conjunto de empresas operadoras;

II – os equipamentos e instalações inerentes à operação das linhas, incluindo o conjunto de mecanismos de arrecadação tarifária, neles incluídos os bilhetes de passagem, bilhetes livres, bilhetes operacionais, bilhetes de integração e vale-transporte;

III – o conjunto de ligações (linhas) entre pontos de origem e destino, suas ligações acessórias e complementares, derivações, ramais, rotas, etapas e parcelas de viagens;

IV – as atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização do sistema.

Parágrafo único – A estrutura operacional do subsistema abrange o conjunto de empresas operadoras, equipamentos, atividades e meios estatais de administração, leis, regulamentos, controle e fiscalização que atuam diretamente sobre os transportes, a operação dos serviços, as unidades de integração e a infra-estrutura viária, a fim de possibilitar uso adequado ao interesse público.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ  
GABINETE DO PREFEITO

Art. 14 – Compete ao Órgão Executivo de Trânsito Municipal administrar o sistema local de transporte urbano, eliminar interferências prejudiciais de outros sistemas de transporte em seu sistema local, bem como atualizar o Plano Integrado de Transporte de Macaé (PIT/Macaé).

§ 1º – Do Plano Integrado de Transporte de Macaé (PIT/Macaé) constam as grandes linhas de ação para a operação de transporte de passageiros no Município, com o objetivo de planejar e orientar o desenvolvimento ordenado desse sistema.

§ 2º – Para atender ao disposto no *caput* deste artigo, o Órgão Executivo de Trânsito Municipal deverá proceder, periodicamente, a levantamentos, estudos e classificação dos serviços existentes, estabelecendo o seu regime de operação, com observância a critérios uniformes, nos termos desta Lei.

§ 3º – As linhas de ação determinadas no PIT/Macaé deverão ser regulamentadas através de um Plano Diretor de Transporte do Município e legislação urbanística, que serão executadas mediante edição de Normas Complementares a esta Lei, levando-se em conta a evolução da demanda do transporte de passageiros e a oferta de serviços, a fim de propiciar a máxima eficiência e eficácia do sistema.

§ 4º – Para verificar a oportunidade e a conveniência da implantação de novas linhas ou o restabelecimento de antigas, deverão ser levados em consideração:

I – levantamentos estatísticos adequados e periódicos;

II – os possíveis reflexos da linha sobre as outras que obedecem a itinerários iguais ou semelhantes.

Art. 15 – Os pontos de parada para embarque/desembarque de passageiros das linhas urbanas do sistema de transporte público coletivo deverão tomar como referência os locais de grande afluência de pessoas.

Art. 16 – Poderão fazer parte do sistema de transporte do Município de Macaé as vias existentes ou planejadas, onde seja possível a implantação de ligação de transporte público coletivo de passageiros ou de introdução de melhorias nas vias já existentes, desde que atendam às exigências da legislação específica de ocupação e uso do solo, trânsito e transporte.

Art. 17 – O Poder Executivo Municipal poderá estabelecer com os demais municípios da região em que se insere, ação coordenada para investimentos e operações do serviço de transporte coletivo urbano de interesse comum, sem, todavia, abdicar da prerrogativa de instituir e gerenciar seus serviços, nos termos desta lei.

Parágrafo único – As ações integradas de que trata o *caput* deste artigo objetivam otimizar a operação de serviços componentes do STCPP, seus terminais e pontos de parada, com os demais serviços de transportes de passageiros que operem na área urbana do Município, independentemente de sua origem ou do poder concedente, disciplinando a sua inserção naquela área.



**CAPÍTULO IV**  
**Da Licitação e dos Contratos de Concessão**

**Seção I**

**Da Licitação**

Art. 18 – A operação regular do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros de Macaé poderá ser prestada diretamente pelo Poder Público ou por delegação do mesmo, doravante denominado PODER CONCEDENTE ou PERMITENTE, sendo outorgada sob o regime de concessão ou permissão, mediante licitação.

§ 1º – A referida outorga é concedida ao OPERADOR legalmente constituído, pessoa física ou jurídica – consórcio de empresas inclusive – que passará a ser responsável pela operação dos serviços.

§ 2º – Fica terminantemente proibida a prestação de serviços de transporte público de passageiros sem prévia autorização do Poder Concedente ou Permitente, mediante instrumento de delegação próprio ou de contrato.

§ 3º – A licitação será realizada por uma Comissão Especial de Licitação, designada pelo Chefe do Poder Executivo Municipal.

§ 4º – O Poder Concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga da concessão, caracterizando seu objeto, área, prazo e indicará as diretrizes básicas para a respectiva concorrência.

Art. 19 – A adjudicação de linha nova far-se-á através de licitação, observadas as normas legais vigentes e as constantes do edital de licitação, sempre visando garantir absoluta igualdade de competição e obter a melhor prestação do serviço público, sem que as linhas já existentes tenham a sua rentabilidade afetada.

§ 1º – A oportunidade e conveniência do serviço, previstas nesta Lei, serão apuradas, obrigatoriamente, pelo exame e atendimento conjunto dos seguintes pressupostos:

- I – justa necessidade de transporte, devidamente comprovada através de estudos e levantamentos estatísticos adequados e periódicos, revistos e atualizados no prazo máximo de 03 (três) anos;
- II – possibilidade de exploração econômica suficientemente comprovada;
- III – consideração da demanda de outros serviços já em execução e obedecendo a legislação em vigor.

§ 2º – O disposto no parágrafo anterior se aplica também aos serviços complementares para efeito de sua implantação, com vistas ao interesse público.

§ 3º – As linhas radiais, circulares e alimentadoras que atendem a uma mesma área operacional serão licitadas em conjunto e sua exploração será delegada a uma única operadora.



§ 4º – As linhas diametrais serão licitadas em conjunto e sua exploração será delegada a um consórcio de empresas.

§ 5º – Será dispensada a licitação em caso de pequenas alterações operacionais de linhas existentes.

Art. 20 – As operadoras deverão oferecer à Comissão Especial de Licitação, de acordo com o que for solicitado no Edital, um Plano Operacional das linhas postas em licitação, demonstrando o pleno conhecimento das condições operacionais e a forma como efetuará sua exploração.

Parágrafo único – O Poder Concedente poderá exigir esclarecimentos sobre os Planos de Operação apresentados pelos licitantes.

Art. 21 – Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras, despesas ou investimentos, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, que tenham sido efetuados pelo Poder Concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

## Seção II

### Da Duração dos Contratos

Art. 22 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - Para a CONCESSÃO: 10 (dez) anos, contados da data da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado, eventualmente, por igual período, desde que devidamente justificado pelo Poder Público e plenamente cumpridos, no prazo contratual, todos os compromissos assumidos;

II - Para a PERMISSÃO: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado por até 3 (três) anos, desde que devidamente justificado pelo Poder Público e plenamente cumpridos, no prazo contratual, todos os compromissos assumidos.

Art. 23 - As concessões ou permissões poderão ser prorrogadas, a critério do Poder Executivo Municipal, por razões de relevante interesse público, devidamente fundamentadas, devendo ser observados ainda os seguintes critérios:

I - o desempenho e a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária;

II – a capacitação e o treinamento dos trabalhadores em transporte coletivo e condições de segurança dos mesmos;

IV - condições de manutenção da frota;

V – cumprimento das cláusulas contratuais.



**Seção III**

**Dos Contratos De Concessão**

Art. 24 – O contrato de concessão deverá ser executado fielmente pela operadora, de acordo com as cláusulas estabelecidas, e reger-se-á pela Lei 8.987/95, pela presente Lei e seu Regulamento, suas normas complementares e pelos preceitos de direito público, aplicando-se, supletivamente, as disposições cabíveis do direito privado.

Art. 25 – Os contratos deverão prever mecanismos de reajuste de tarifa com o objetivo de manter o seu equilíbrio econômico-financeiro.

§ 1º – Quaisquer alterações ou criação de tributos ou encargos legais ocorridos após a apresentação da proposta e, comprovado seu impacto, implicarão na revisão da tarifa para mais ou para menos, conforme o caso, ressalvados os impostos federais ou estaduais.

§ 2º – A alteração unilateral do contrato que venha afetar seu equilíbrio econômico-financeiro inicial deverá ser previamente analisada pelo Poder Concedente, para que seu rompimento seja evitado.

§ 3º – Os contratos de concessão deverão prever a obrigatoriedade da operadora em fazer, em favor do Poder Concedente, seguro contra riscos que possam afetar o patrimônio público ou os bens vinculados à concessão.

Art. 26 – A atualização do serviço concedido compreende não só a modernidade do equipamento e instalações, como também a sua ampliação, na medida das necessidades dos usuários, atendidos os padrões contratualmente estabelecidos, sem prejuízo da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Art. 27 – Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando motivada por razões de ordem técnica devidamente justificada, assim entendida pelo órgão competente, ou de segurança das instalações.

Art. 28 – As concessões de serviços de transporte público coletivo municipal, precedidos ou não de obras, reger-se-ão pela Lei Orgânica do Município, pelas legislações federal, estadual ou municipal pertinentes, no que lhes for aplicável, e pelas cláusulas contratuais que para cada caso forem acordadas.

Art. 29 – Para os fins desta Lei, a prestação de serviço de transporte público coletivo municipal, por pessoa jurídica que demonstre capacidade para desempenhá-lo por sua conta e risco, delegada pelo Poder Concedente, mediante licitação pública, constitui-se:

I – em concessão, se for por prazo determinado;

II – em permissão ou autorização, se for a título precário,, dependendo da peculiaridade do serviço, sempre sujeita à fiscalização competente.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ  
GABINETE DO PREFEITO

§ 1º – Caso as concessões sejam precedidas de construção total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramentos de quaisquer obras de interesse público, tais investimentos realizados pela operadora deverão ser remunerados e amortizados pela exploração do serviço ou da obra no prazo contratual determinado.

§ 2º – A concessão é própria para os serviços de transporte regular e será outorgada mediante licitação pública, conforme as normas da legislação vigente e desta Lei.

§ 3º – A permissão é própria para os serviços complementares e será outorgada mediante licitação pública, conforme a normas da legislação vigente e as desta Lei.

§ 4º – A autorização caberá nos casos:

- a) previstos no artigo 40 desta Lei;
- b) de linhas de operação experimental, conforme artigo 42 desta Lei;
- c) de linhas de operação especial, conforme artigo 43 desta Lei;
- d) de linhas de operação eventual, conforme artigo 44 desta Lei.

Art. 30 – Qualquer concessão, permissão ou autorização para a exploração da obra ou prestação do serviço de transporte, pressupõe interesse público e:

- a) exige serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários e impõe a justa remuneração do capital, conforme definidos, no Capítulo VI desta Lei, na legislação pertinente e no contrato;
- b) importa na permanente fiscalização do Poder Concedente, com a colaboração dos usuários.

#### Seção IV

##### Da Extinção Da Concessão

Art. 31 – Extingue-se a concessão de serviço de transporte público coletivo de passageiros por:

- I – advento do termo contratual;
- II – encampação;
- III – caducidade;
- IV – rescisão;
- V – anulação;
- VI – falência ou extinção da empresa operadora e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.



§ 1º – Extinta a concessão, retornam ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º – Extinta a concessão, o Poder Concedente assumirá imediatamente o serviço, realizando os levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º – A assunção do serviço autoriza a ocupação e utilização das instalações e de todos os bens reversíveis pelo Poder Concedente.

§ 4º - Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

- I – veículos e frota de ônibus;
- II – garagens;
- III – instalações e equipamentos de garagem.

§ 5º – Nos casos previstos nos *incisos I e II deste artigo*, o Poder Concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações que se fizerem necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à operadora, na forma dos *artigos 32 e 33 desta Lei*.

Art. 32 – A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 33 – Considera-se encampação a retomada pelo Poder Concedente do serviço por motivo de interesse público, durante o prazo de concessão, mediante lei específica e autorizativa, desde que, efetuado o prévio pagamento de indenização, na forma do artigo anterior.

§ 1º – A encampação da concessão, a desapropriação das ações ou do acervo da empresa ou de participantes de consórcio e a rescisão unilateral do contrato da operadora só poderão ocorrer mediante o pagamento de justa e prévia indenização em moeda nacional.

§ 2º – O pagamento de indenização, no caso de desapropriação indireta ou situação análoga, poderá ser garantido por instituição financeira, na forma prevista pelo contrato.

§ 3º – A encampação dependerá sempre de autorização do Poder Legislativo do Município.

Art. 34 – A critério do Poder Concedente, a inexecução total ou parcial do contrato acarretará a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, a legislação pertinente e as normas convencionadas entre as partes.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ  
GABINETE DO PREFEITO

§ 1º – A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo Poder Concedente quando:

I – o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II – a operadora descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III – a operadora paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou de força maior;

IV – a operadora perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V – a operadora não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI – a operadora não atender a intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII – a operadora for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º – A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da operadora em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º – Não será instaurado processo administrativo pela inadimplência antes de estar devidamente notificada a operadora quanto ao descumprimento contratual referido no parágrafo 1º deste artigo, sendo-lhe concedido prazo de 10 (dez) dias para corrigir as falhas ou transgressões apontadas e para enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º – Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do Poder Concedente, independentemente de indenização prévia, esta calculada no decurso do processo.

§ 5º – A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma *do artigo 32 desta Lei* e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela operadora.

§ 6º – Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou empregados da operadora.

Art. 35 – Os contratos de concessão poderão ser rescindidos por iniciativa da operadora, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.



Parágrafo único - Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os serviços prestados pela operadora não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Art. 36 - A rescisão bilateral, ou por mútuo acordo, será precedida de uma justificação do Poder Concedente, indicando a conveniência do distrato e o instrumento de rescisão por consenso deverá conter regras detalhadas sobre composição patrimonial entre as partes, decorrentes da antecipação do término da concessão.

## CAPÍTULO V

### Da Exploração dos Serviços

Art. 37 - A operação do sistema local de transporte público coletivo de passageiros, far-se-á nos termos desta Lei, de seu Regulamento, da legislação vigente e das Normas Complementares que vierem a ser baixadas.

§ 1º - Fica vedada a cessão ou transferência de linhas operadas pelas empresas operadoras sem a prévia e expressa anuência do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

§ 2º - As operadoras de transporte poderão contratar terceiros para executarem os serviços que lhes foram adjudicados através de licitação, mediante contrato entre as partes, regido pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Concedente.

§ 3º - As operadoras que optarem por contratar a execução dos serviços com terceiros não se eximem das responsabilidades contratuais e serão solidárias com quem tiverem contratado.

§ 4º - As operadoras poderão operar, além dos serviços das linhas especificados no contrato de concessão, outros que julgue necessário, com veículos e tarifas diferenciadas, desde que aprovados pelo órgão competente.

§ 5º - Quaisquer serviços adicionais que a operadora considere necessários deverão ser objeto de aditivos contratuais e só poderão ser executados após o cumprimento dos preceitos legais.

Art. 38 - O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* poderá requisitar empresa ou empresas para efetuarem serviços de transporte de passageiros, em caráter precário.

Art. 39 - O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* poderá criar, alterar e extinguir linhas, bem como implantar serviços, em conformidade à necessidade e conveniência dos usuários e do sistema de transporte, observadas as regras do Capítulo V desta Lei.

§ 1º - No caso de redução de frota por determinação do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* será assegurado à operadora o recebimento da remuneração do capital investido, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias ou até o reaproveitamento de seus veículos no sistema, ou término de sua vida útil ou a sua venda, o que se perfizer primeiro.



§ 2º – A oportunidade e conveniência da criação e extinção de linhas será apurada pelo órgão competente, através do exame da demanda de transporte pela população, analisados os fatores considerados importantes, conforme especificado nesta Lei.

Art. 40 – Por iniciativa do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, por solicitação das comunidades interessadas ou a requerimento das operadoras, poderão ser criadas *linhas de operação experimental*, para as quais sua exploração poderá ser autorizada pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, renovável apenas uma vez e por igual período, com o objetivo de se estabelecer a demanda e as condições operacionais para a linha.

Parágrafo único – Após o prazo fixado no *caput* deste artigo, o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* deverá realizar licitação, para as linhas de características diametral, conforme as regras estabelecidas nesta Lei, em seu Regulamento e na legislação vigente.

Art. 41 – Por iniciativa do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, por solicitação das comunidades interessadas, ou a requerimento das operadoras, poderão ser criadas *linhas de operação especial*, cuja exploração poderá ser autorizada pelo prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias, renováveis por igual período, enquanto permanecerem as condições que lhe deram motivo.

Art. 42 – Por iniciativa do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, por solicitação das comunidades interessadas, ou a requerimento das operadoras, poderão ser criadas *linhas de operação eventual*, cuja exploração somente será autorizada pelo prazo necessário ao atendimento do evento que lhe der causa.

Art. 43 – Comprovada a carência da oferta de transporte, o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, determinará à operadora da área em que atua ou ao consórcio que explora a linha, as modificações operacionais, na proporção necessária, para melhor atender à área operacional ou à linha.

§ 1º – Se a ordem for desatendida, o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* poderá autorizar outras operadoras a atender às necessidades emergentes, desde que pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias e observadas as exigências da legislação em vigor.

§ 2º – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, diretamente ou através da empresa operadora, deverá divulgar para os usuários, em tempo hábil, quaisquer modificações que porventura venha a processar nas linhas do sistema.

Art. 44 – Quando for solicitada qualquer alteração das condições operacionais da linha, sob a alegação de adequação da oferta à demanda ou de melhorar a economicidade, a análise das alterações solicitadas deverá levar em consideração esta Lei, o Regulamento e a legislação complementar.

Art. 45 – Mantidos os pontos de origem e destino, a entrega ao tráfego de nova via que possibilite atendimento mais confortável ou econômico ao usuário, permitirá à operadora solicitar a alteração de seu itinerário, desde que desista expressamente da exploração da linha pelo itinerário anterior e não faça concorrência ruínosa à outra operadora.

8



Art. 46 – Compete ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* autorizar os itinerários, fixando locais de parada e pontos terminais, frotas e quadros de horários.

Parágrafo único – Os horários e a frequência das linhas serão estabelecidos pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* em função da demanda, do nível mínimo de conforto dos usuários, da segurança de tráfego, da velocidade operacional, do número de veículos e da extensão do itinerário.

Art. 47 – Cabe ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* autorizar alterações nos itinerários em casos de impraticabilidade ocasional de tráfego, em razão de obras públicas, realizações de festividades ou comemorações.

Parágrafo único - Quando houver emergente impraticabilidade do itinerário, a operadora executará o serviço pelas vias de que dispuser, fazendo comunicação ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, que procederá, imediatamente, a uma avaliação da situação e tomará as providências necessárias.

Art. 48 – Para cumprimento dos horários, as operadoras se obrigam a colocar em serviço o número de veículos determinado pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* como frota necessária para atender à demanda da linha, garantida a reserva técnica necessária à plena operação do serviço.

§ 1º – Considera-se frota necessária a utilizada para cumprimento do quadro de horários nos intervalos de menor espaçamento de tempo entre viagens.

§ 2º – Considera-se frota reserva aquela equivalente a 10% (dez por cento) da frota necessária.

Art. 49 – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* poderá, a seu critério, estabelecer linhas de operação especial, com a fixação prévia de itinerários e preços de passagens, sendo que, para tais serviços, poderão ser requisitados veículos e pessoal de tráfego, necessários ao seu atendimento.

§ 1º - As linhas de que trata o *caput* deverão sempre visar à emergência ou ao atendimento de interesse público e só poderão operar segundo às condições previstas no *artigo 41 desta Lei*.

§ 2º – Os serviços que eventualmente forem requisitados sem cobrança de passagem, serão remunerados pelo custo total observado na planilha do mês da requisição.

Art. 50 – A operadora deverá preencher com exatidão os formulários de controle que o *Órgão Público* competente solicitar, bem como fornecer-lhe quaisquer informações ou documentos de ordem operacional, administrativa ou contábil.

Art. 51 – Fica terminantemente proibida a exploração do serviço de transporte remunerado de pessoas ou bens, conhecidos como “lotadas” ou “transporte alternativo”, quando não licenciados para esse fim, salvo em caso de força maior ou com permissão do *órgão* competente.



§ 1º – Os veículos infratores serão apreendidos e recolhidos ao Depósito Público Municipal, conforme preceitua o artigo 269, inciso II c/c o Parágrafo Único do artigo 271 todos do Código de Trânsito Brasileiro e fundamentado na Resolução nº 053, de 21/05/98, do CONTRAN, pelo prazo máximo de 10 (dez) dias.

§ 2º – A multa administrativa a ser aplicada pelo descumprimento desta norma será de 1.000 (um mil) URM, independentemente das multas aplicadas por infrações ao Código de Trânsito Brasileiro.

I – Em caso de reincidência pelo descumprimento da norma estabelecida no caput deste artigo será aplicada a multa estabelecida neste parágrafo, acrescida de 50 % (cinquenta por cento).

§ 3º – Todo veículo recolhido ao Depósito Público, em razão do descumprimento do caput deste artigo, somente será liberado após o recolhimento dos valores devidos referentes aos dias de guarda no Depósito e ao valor do reboque, quando houver.

## Seção I

### Da Forma de Execução

Art. 52 – Os serviços serão executados, conforme padrão técnico-operacional estabelecido pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, mediante viagens ordinárias, extraordinárias ou múltiplas, que observarão os horários e itinerários aprovados, conduzindo os passageiros ao seu ponto de destino.

§ 1º – Compete ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* regulamentar os tipos de ônibus, horários, itinerários, pontos e locais para embarque e desembarque de passageiros.

§ 2º – Os ônibus só poderão trafegar em condições de viagem, isto é, limpos e submetidos à revisão mecânica em suas garagens.

§ 3º – O embarque e desembarque de passageiros somente será permitido nos pontos de parada e nos terminais de linhas, junto ao meio-fio.

§ 4º – É vedado ao motorista trafegar com as portas do veículo abertas.

Art. 53 – Ocorrendo avarias no veículo que o impeçam de circular, a operadora deverá utilizar, para a continuidade da prestação do serviço, o mesmo tipo de veículo ou outro de característica superior ao que vinha sendo utilizado, observando-se, para isso, os requisitos de conforto e segurança estabelecidos pelo órgão competente.

Art. 54 – Quando ocorrerem circunstâncias de força maior que ocasionarem a interrupção dos serviços, a operadora ficará obrigada a comunicar imediatamente o ocorrido à fiscalização, especificando-lhe as causas e as providências adotadas, devendo comprová-las sempre que exigido.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ**  
**GABINETE DO PREFEITO**

Art. 55 – As operadoras não poderão alterar seus itinerários sem autorização, salvo força maior, devendo comunicar a ocorrência no *prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas ao Órgão Executivo de Trânsito Municipal.*

Art. 56 – Poderão ser estabelecidas linhas de operação eventual, a critério do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, em dias de jogos esportivos, festividades ou comemorações cívicas.

Parágrafo único – Os itinerários serão estabelecidos previamente, devendo esse serviço ser operado pelas mesmas empresas que operam as linhas ou área operacional envolvidas.

## **Seção II**

### **Das Modificações do Serviço**

Art. 57 – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, obedecidas às disposições contidas nesta Lei, poderá, visando à maior eficiência do serviço e à rentabilidade da linha, mediante requerimento fundamentado da operadora, promover fusão, prolongamento, encurtamento ou alteração definitiva de linhas ou itinerários.

Art. 58 – A autorização para fusão de linhas está condicionada à realização de estudos de mercado que indiquem ser ela a melhor solução para atendimento ao usuário e, ainda, que seja garantido, na linha resultante, o atendimento antes prestado aos mercados intermediários.

Art. 59 – Desde que prevaleça o interesse público e com a concordância das operadoras envolvidas, poderá haver integração físico-tarifária entre linhas municipais e destas com as intermunicipais.

## **Seção III**

### **Do Registro das Empresas Operadoras**

Art. 60 – Para os fins previstos nesta Lei, o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* manterá registro das empresas operadoras, que ficarão obrigadas a manter seus registros atualizados.

Art. 61 – As operadoras registradas receberão o "Certificado de Registro", o qual será devidamente regulamentado.

## **Seção IV**

### **Dos Veículos**

Art. 62 – Serão utilizados, nos serviços de transporte municipal de passageiros, veículos tipo ÔNIBUS, MICRO-ÔNIBUS E VANS com características e especificações técnicas estabelecidas pelo Ministério competente e pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, quanto aos aspectos de conforto e segurança, além das normas observadas na legislação de trânsito, aplicáveis à espécie.



§ 1º – Para que a tipologia dos veículos se mantenha uniforme e compatível com a capacidade de produção da indústria nacional, deverão ser seguidas as especificações do CONMETRO - Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial sobre carrocerias e chassis de ônibus, bem como as determinações do Código de Trânsito Brasileiro, as Resoluções do CONTRAN, enquanto o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* prescreverá apenas o que não conflitar com as normas federais.

§ 2º – As características que forem aprovadas para cada veículo só poderão ser modificadas mediante prévia e expressa autorização do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

§ 3º – Em serviço que apresente características especiais, poderá ser autorizada a utilização de veículos mais compatíveis às características topográficas ou das vias em que deverão trafegar.

Art. 63 – As empresas somente poderão operar com veículos registrados no *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* e deverão manter suas respectivas frotas com idade máxima igual à metade da vida útil para cada categoria de veículo, ou seja, ônibus – 10 (dez) anos, micro-ônibus – 07 (sete) anos e VANS – 05 (cinco) anos.

Parágrafo único – Findo o prazo máximo admitido para a vida útil do veículo, a operadora é obrigada a substituí-lo por outro, na forma prevista no *caput* deste artigo, tornando-se necessário que a idade média da frota não ultrapasse à metade da vida útil, sob pena de apreensão do veículo e cassação da permissão ou rescisão do contrato de concessão, em caso de reincidência.

Art. 64 – Poderão ser exigidos pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* implementos visando à segurança e ao conforto dos passageiros, cabendo-lhe especificar, em cada caso, as condições necessárias à sua instalação, inclusive quanto à redução do número de lugares, desde que a representação financeira desses custos integre a planilha do cálculo tarifário.

Parágrafo único – As disposições deste artigo não eximem os operadores da observação dos dispositivos relacionados à segurança dos veículos e às determinações da *Lei nº 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro*.

Art. 65 – Em casos excepcionais, considerados a via e o mercado de passageiros, poderá ser autorizada, até que cessem os motivos determinantes e fique comprovada a impossibilidade ou a inconveniência da adoção do veículo-tipo na linha, a utilização de outro, com características inferiores às estipuladas ou de menor capacidade, exceto no caso de VAN.

Art. 66 – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, consultada a operadora, determinará a programação visual dos veículos, levando em consideração, as disposições de cores, logotipo, inscrições e símbolos, utilizados nos veículos e também a estrutura operacional do sistema de transporte urbano.



Art. 67 – A autorização e a permanência em serviço de veículos de transporte coletivo de passageiros ficam condicionadas à aprovação em vistorias a que serão submetidos para verificação da segurança, conforto, higiene e aparência, que serão devidamente regulamentadas.

### Seção V

#### Do Pessoal das Operadoras

Art. 68 – Em transporte urbano, é considerado Pessoal de Tráfego as pessoas que, em razão de sua profissão ou atribuição, lidem diretamente com os passageiros dos veículos de transporte coletivo.

§ 1º – São denominados Auxiliares de Transportes os Motoristas, Cobradores, Despachantes, Inspetores e Fiscais.

§ 2º – Nenhum Auxiliar de Transporte poderá estar registrado nas operadoras em mais de uma categoria.

Art. 69 – As operadoras adotarão processos adequados de admissão e treinamento do seu pessoal, especialmente dos que desempenham atividades relacionadas com a segurança do transporte e dos que mantenham contato com o público.

§ 1º – Os cursos para aperfeiçoamento e reciclagem deverão ser ministrados pelas operadoras, por órgão oficial ou entidade credenciada pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

§ 2º – Os Auxiliares de Transporte das operadoras deverão se submeter, no máximo de dois em dois anos, a cursos de aperfeiçoamento e reciclagem, com o objetivo de melhorar o nível de instrução específica necessária à segurança dos passageiros e ao tratamento a estes dispensados.

### Seção VI

#### Da Intervenção nos Serviços

Art. 70 – O Poder Concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único – A intervenção far-se-á por decreto do Poder Concedente, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 71 – Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de até 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.



§ 1º – Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à operadora, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º – O procedimento administrativo a que se refere o *caput* deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua instauração e sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 72 – Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

## CAPÍTULO VI

### Da Remuneração dos Serviços

Art. 73– O Chefe do Poder Executivo determinará mediante decreto as tarifas dos serviços prestados e os critérios utilizados para os respectivos cálculos.

§ 1º – Na decretação das tarifas, o Poder Público deverá adotar política que assegure a cobertura dos custos relativos aos serviços prestados em regime de eficiência e a justa remuneração dos investimentos realizados.

§ 2º – Serão concedidas as gratuidades determinadas na Lei Orgânica do Município e na legislação vigente, desde que indicada a fonte de receita da qual serão obtidos os recursos necessários para cobrir a defasagem conseqüente, não podendo, em nenhuma hipótese, ser a mesma obtida da própria tarifa.

Art. 74– A tarifa do serviço de transporte público coletivo municipal de passageiros será fixada pelo preço da proposta vencedora, se for este um dos critérios de seleção, e observadas as regras de revisão prevista na Lei 8.987/95, no edital e no contrato.

Parágrafo único – A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior.

Art. 75– As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Art. 76– A política tarifária será sempre ditada buscando harmonizar a exigência de manutenção de serviço adequado com a justa remuneração do capital da operadora.

Art. 77– No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o Poder Concedente prever no edital de licitação, em favor da operadora, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer à modicidade das tarifas, observado o artigo 17 da Lei 8987.

§ 1º – As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.



§ 2º – A operadora poderá, nos termos do contrato de concessão, ser remunerada também pela renda proveniente da exploração de terminais, propaganda ou outros serviços que venham a ser autorizados.

Art. 78 – Considerando o que a lei determinar e após estudar a conveniência, o interesse público e a economicidade das linhas, o Órgão Público competente poderá propor, através de Normas Complementares, a implantação de tarifas diferenciadas e a integração físico-operacional, de forma a permitir melhor aproveitamento dos veículos.

Art. 79 – De acordo com a legislação vigente, as tarifas serão periodicamente reexaminadas e, se houver majoração dos custos integrantes da composição tarifária, proceder-se-á ao seu reajuste, publicando-se novos coeficientes e os respectivos valores das passagens.

## CAPÍTULO VII

### Dos Encargos do Poder Concedente

Art. 80 – Incumbe ao poder concedente:

I – regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II – aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;

III – intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;

IV – extinguir a concessão, nos casos e na forma previstos nesta Lei, na legislação pertinente e no contrato;

V – homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, na forma desta lei, da legislação pertinente e do contrato;

VI – cumprir e fazer cumprir as disposições legais, regulamentares e as cláusulas contratuais;

VII – zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

VIII – declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

IX – declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;



X – estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação e conservação do meio ambiente;

XI – incentivar a competitividade;

XII – estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

Art. 81 – No exercício da fiscalização, o Poder Concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da operadora.

§ 1º – A fiscalização do serviço será feita por intermédio do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* ou por entidade com ele conveniada e, periodicamente, por comissão composta de representantes do Poder Concedente, da operadora e dos usuários, conforme previsto em norma regulamentar.

§ 2º – Constatada insuficiência quantitativa ou qualitativa no atendimento do mercado, o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* notificará o responsável, que terá o prazo de 15 (quinze) dias, para regularizar ou justificar a constatação.

## CAPÍTULO VIII

### Dos Direitos e Deveres dos Usuários e Operadoras

#### Seção I

#### Dos Direitos e Deveres dos Usuários

Art. 82 – Sem prejuízo do disposto em outros diplomas legais, são direitos e obrigações dos usuários do transporte público coletivo de passageiros:

I – receber serviço adequado, sendo transportado em condições de segurança, higiene e conforto, do início ao término da viagem;

II – receber do poder concedente e da operadora informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;

III – obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente;

IV – levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V – comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI – contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.



Art. 83 – O usuário dos serviços de que trata esta Lei poderá ter seu embarque recusado, bem como determinado seu desembarque, quando adotar conduta inconveniente ou quando deixar de cumprir as determinações contidas nesta Lei, em sua Regulamentação ou nas regulamentações complementares.

Art. 84 – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* mandará afixar nos terminais rodoviários e em lugares visíveis e de fácil acesso aos usuários, transcrição das disposições deste Capítulo e de sua regulamentação.

Art. 85 – O usuário que pagar as tarifas aprovadas terá o direito de utilizar os serviços públicos objeto da concessão, salvo nos casos previstos no art. 83 desta Lei.

## Seção II

### Dos Direitos e Deveres das Operadoras

Art. 86 – Incumbe às operadoras:

I – prestar serviço adequado, na forma prevista nesta lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

II – manter em dia o inventário e o registro de bens vinculados à concessão ou à permissão;

III – prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

IV – cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

V – permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

VI – promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;

VII – zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente;

VIII – captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo único – As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela operadora, serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação ou vínculo entre os terceiros contratados pela operadora e o Poder Concedente, ou seu representante legal.

✓



## CAPITULO IX

### Da Fiscalização

Art. 87 – A fiscalização dos serviços de que trata esta lei, será exercida pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, através de seus agentes credenciados.

§ 1º – Independentemente da fiscalização a ser exercida nos terminais rodoviários e ao longo dos percursos, o órgão competente poderá realizar auditorias para avaliação da capacidade técnico-operacional e da situação econômico-financeira das operadoras.

§ 2º – Para atender aos serviços de fiscalização previstos nesta Lei, serão emitidas pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, carteiras de identificação, válidas como passes livres especiais nos veículos de transporte coletivo, que só poderão ser usadas e exibidas, exclusivamente, pelos *Inspetores de Transportes Rodoviários Municipais*, encarregados da fiscalização municipal ou por *Guardas Municipais* credenciados.

§ 3º – A fiscalização consiste no acompanhamento permanente da circulação viária, exame da frequência horária e condições dos veículos, da conduta dos profissionais no desempenho de suas funções, no trato com o público usuário e na cobrança dos preços das tarifas vigentes.

Art. 88 – Os veículos empregados no transporte coletivo de passageiros, quando em circulação, sujeitar-se-ão às normas desta Lei e de seu Regulamento, do Código de Trânsito Brasileiro e das Resoluções do CONTRAN, bem como, das demais legislações vigentes.

Art. 89 – As sugestões e reclamações dos passageiros a respeito dos serviços serão recebidas pela fiscalização nos terminais rodoviários, por telefone, por e-mail ou diretamente nas dependências do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

Art. 90 – As operadoras deverão afixar nos veículos, em local visível e com caracteres legíveis, a seguinte inscrição:

"AVISO - Reclamações e sugestões sobre os serviços  
desta empresa serão recebidos por escrito no endereço  
\_\_\_\_\_ ou e-mail \_\_\_\_\_ ou pelo telefone  
\_\_\_\_\_."

Art. 91 – Nos terminais e pontos estrategicamente localizados, poderão ser instalados postos de observação, fixos e móveis, para controle operacional.

Art. 92 – Verificada a incapacidade administrativa, econômico-financeiro ou técnico operacional, o órgão competente concederá prazo não superior a 90 (noventa) dias, para que a operadora possa suprir as deficiências apontadas.



Art. 93 – Na ausência da fiscalização, qualquer usuário com duas testemunhas, poderá apresentar denúncia de irregularidade por escrito, ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

## CAPITULO X

### Seção I

#### Das Penalidades

Art. 96 – Verificada pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, a inobservância de quaisquer das disposições constantes desta Lei, de seu Regulamento e das normas complementares, os infratores ficam sujeitos às seguintes cominações:

- I – Advertência escrita;
- II – Multa;
- III – Retenção do veículo;
- IV – Apreensão do veículo;
- V – Suspensão Temporária de circulação do veículo;
- VI – Impedimento definitivo do veículo;
- VII – Caducidade da concessão.

### Seção II

#### Da Advertência Escrita

Art. 97 – A advertência escrita somente será aplicável aos infratores primários, por infringência às infrações previstas no Grupo I do Anexo I e, quando aplicada, deverá conter a determinação das providências necessárias a serem tomadas, para sanar as irregularidades que lhe deram origem.

### Seção III

#### Das Multas

Art. 98 – As multas serão aplicadas ao Permissionário ou Concessionário do serviço e corresponderão aos valores determinados em URM, definidos no Anexo I desta Lei.

§ 1º – Será considerado reincidente o infrator que nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores, tenha cometido qualquer infração capitulada no mesmo item de cada Grupo do Anexo I.



§ 2º – A reincidência será punida com o dobro da multa aplicada anteriormente.

Art. 99 – Cometidas simultaneamente duas ou mais infrações diferentes, as penas correspondentes serão aplicadas cumulativamente, mesmo que as infrações tenham origem em um único fato.

Parágrafo único – A multa aplicada não exime o infrator de outras penalidades cabíveis.

Art. 100 – É de competência do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* impor as multas, em face das comunicações feitas pelos seus Inspetores de Transportes ou Agentes credenciados.

Art. 101 – As multas deverão ser pagas até 30 (trinta) dias, a contar da data do recebimento de sua notificação ou do indeferimento do recurso.

§ 1º – Findo o prazo e, não havendo liquidação da multa, será providenciada sua cobrança executiva, com juros e correção monetária;

§ 2º – Os infratores em débito proveniente de multas, não poderão pleitear quaisquer medidas junto ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

#### Seção IV

##### Da Retenção do Veículo

Art. 102 – A penalidade de retenção do veículo será aplicada, sem prejuízo da multa cabível, toda vez que, da prática da infração, resulte ameaça à segurança dos serviços e, ainda, quando houver:

I – ausência do cartão de identificação do condutor, do termo ou do documento de vistoria no veículo;

II – falta de condições de limpeza e conforto;

III – inobservância dos procedimentos de controle do regime de trabalho e de descanso dos motoristas, bem como da comprovação de sua saúde física e mental;

§ 1º – A retenção do veículo poderá ser efetivada antes do início da viagem, nos pontos iniciais ou finais de linha ou de parada e/ou em qualquer ponto do percurso.

§ 2º – A liberação do veículo ou a continuidade da viagem só se dará após o infrator sanar a irregularidade ou substituir o veículo.



#### Seção IV

##### Da Apreensão do Veículo

Art. 103 – Além das determinações constantes no Código de Trânsito Brasileiro, ocorrerá, também, a apreensão do veículo, sem prejuízo da multa cabível, àqueles que forem infracionados com multas previstas no Grupo IV do Anexo I, com seu recolhimento ao Depósito Público Municipal.

§ 1º – Os veículos apreendidos somente serão liberados após sanar as irregularidades encontradas.

§ 2º – Para liberação do veículo infrator, deverá ser recolhido em banco credenciado, mediante guia própria emitida pelo setor competente do Órgão Executivo de Trânsito Municipal, os valores correspondentes à permanência do veículo no Depósito Público Municipal, bem como as despesas com outros veículos empregados na prestação dos serviços não realizados.

§ 3º – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* poderá requisitar veículo de empresas ou cooperativas nele cadastrados, quando ocorrer apreensão e/ou retenção de veículo, para complementação da viagem dos passageiros transportados pelo veículo apreendido e/ou retido.

Art. 104 – Na apreensão, quando estiverem executando serviços de transporte não autorizados pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, os veículos somente serão liberados após cumprimento do que determina o *art. 262 do C.T.B.* e as determinações do CONTRAN, bem como as desta Lei e seu Regulamento.

#### Seção VI

##### Da Suspensão Temporária do Veículo

Art. 105 – Será aplicada a penalidade de suspensão temporária do veículo àqueles que infringirem as normas previstas no Grupo II do Anexo I desta Lei.

§ 1º – Pelo prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos, quando:

1) – O condutor, cumprindo penalidade de suspensão temporária do exercício de sua atividade, for flagrado dirigindo veículo autorizado para circular no Município de Macaé.

§ 2º – Pelo prazo máximo de 60 (sessenta) dias corridos, quando:

1) – O veículo for apresentado para vistoria programada com atraso superior a 15 (quinze) dias úteis.

2) – O veículo circular sem licença para trafegar ou com a mesma vencida.

8



§ 3º – Pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias, podendo retornar antes do prazo se sanado o problema, quando:

- 1) – O concessionário deixar de atender notificação do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* para reparo do veículo;
- 2) – O veículo não se apresentar em condições de trafegar ou não contiver os equipamentos exigidos.

## Seção VII

### Do Impedimento Definitivo do Veículo

Art. 106 – A penalidade de impedimento definitivo de circulação do veículo será aplicada nos seguintes casos:

- a) – quando o veículo tiver a sua vida útil vencida;
- b) – quando o veículo não mais apresentar condições mínimas necessárias para trafegar.

## Seção VIII

### Do Inquérito Administrativo

Art. 107 – Todo procedimento para cassação de concessão para exploração de grupo de linhas ou linhas autônomas, será precedida de “inquérito administrativo”, em que se assegurará o mais amplo direito de defesa ao concessionário ou permissionário.

§ 1º – O inquérito será instaurado pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, apenas quando o concessionário ou permissionário, notificado a sanar irregularidade ou ilegalidade, nela persistir por mais de 07 (sete) dias.

§ 2º – A cassação da concessão, na forma deste artigo, não dará direito a indenizações.

§ 3º – O concessionário que tiver sua concessão cassada, não poderá entrar em outras concorrências de concessões de linhas.

§ 4º – Os procedimentos de instauração de inquérito administrativo, em todas as suas etapas e especificidades, estarão contidos na Regulamentação desta Lei.

## Seção IX

### Da Cassação da Concessão



Art. 108 – O descumprimento das obrigações assumidas no respectivo termo de contrato, determinará a cassação da concessão para exploração de grupos de linhas ou linhas autônomas.

§ 1º – A aplicação da pena de rescisão do contrato de concessão impedirá que a operadora, durante o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data de sua aplicação, se habilite a nova permissão ou concessão.

§ 2º – Considerar-se-á como falta grave qualquer iniciativa, direta ou indireta, realizada pelo concessionário ou permissionário ao criticar, censurar ou ameaçar a administração pública ou aos servidores da fiscalização do serviço, ressaltando-se as representações regulamentares por escrito, junto ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

Art. 109 – Nos casos do artigo anterior, o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* apresentará o resultado do apurado no Inquérito Administrativo e respectivo recurso, se for intentado, encaminhando todas as peças ao Chefe do Poder Executivo Municipal que decidirá sobre a cassação da concessão da linha, determinando, ainda, a aplicação das demais penalidades cabíveis.

§ 1º – A procedimentalidade, contendo prazos e tipos de recursos, será objeto de Regulamentação em até 120 (cento e vinte) dias.

§ 2º – A cassação da concessão de linha de que trata este artigo, será publicada no órgão oficial do Município e nos jornais locais.

Art. 110 – O concessionário detentor de outras linhas, que for penalizado com a cassação de uma delas, perderá também as demais, desde que fique comprovada a mesma deficiência.

## CAPÍTULO XI

### DA APURAÇÃO DAS INFRAÇÕES

#### Seção I

##### Da Defesa e dos Recursos Cabíveis

Art. 111 – Constitui infração administrativa, para efeito de aplicação de penalidades, a ação ou omissão resultante da não observância, por parte do Concessionário, das normas estabelecidas nesta Lei, em sua Regulamentação ou em normas complementares.

Art. 112 – As infrações administrativas poderão ser constatadas pela fiscalização em campo e/ou em seu serviço.

Art. 113 – O poder de polícia administrativa será exercido pelos Agentes do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, que terá a competência para apuração das infrações e aplicação de penalidades.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ  
GABINETE DO PREFEITO

Art. 114 – O procedimento administrativo para aplicação das penalidades originar-se-á pelo Registro de Ocorrência ou pelo Auto de Infração lavrado pelo agente fiscalizador, ou pela denúncia de usuários dos serviços, as quais deverão ser reduzidas a termo pelos fiscais ou agentes administrativos, ou, então, por ato de ofício praticado pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

Art. 115 – Constatada a infração, será lavrado o competente Auto de Infração Administrativa, sendo a notificação encaminhada ao Concessionário, utilizando-se de meios que confirmem seu recebimento.

Art. 116 – A responsabilidade pelo pagamento das multas aplicadas será da empresa concessionária.

Art. 117 – As infrações de trânsito, tal como configuradas no Código de Trânsito Brasileiro, serão constatadas pelos agentes de trânsito da Guarda Municipal de Macaé, que deverão lavrar o respectivo Auto de Infração de Trânsito.

§ 1º – Caberá ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* expedir a notificação correspondente, na forma usualmente utilizada para as demais infrações de trânsito.

§ 2º – A responsabilidade pela infração de trânsito será apurada na forma prevista na legislação de trânsito.

Art. 118 – O infrator será notificado do procedimento instaurado.

Art. 119 – A notificação far-se-á por remessa postal ou qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

Art. 120 – O infrator, a contar da data de sua notificação, terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, para apresentar sua defesa perante o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* (Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Transportes - JARIT).

Parágrafo único – No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no *caput* deste artigo será a data para o recolhimento da multa.

Art. 121 – Caso o autor da infração não apresente defesa em tempo hábil, a multa aplicada será considerada como reconhecida.

Art. 122 – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, como órgão processante, pode, de ofício, em qualquer momento do processo:

I – Indeferir as medidas meramente protelatórias;

II – Determinar quaisquer providências para o esclarecimento dos fatos.

Art. 123 – A aplicação da penalidade não desobriga o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

Art. 124 – Do *indeferimento* do recurso junto à Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Transportes – JARIT, caberá recurso em 2ª. Instância, por escrito, no prazo de

✓



15 (quinze) dias úteis, contados da data da publicação do julgamento ao Conselho de Administração do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

§ 1º – O recurso terá efeito suspensivo.

§ 2º – O recebimento do recurso em 2ª Instância, contra decisão da Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Transportes – JARIT, concernente à multa aplicada, dependerá de depósito prévio da importância a ele correspondente.

§ 3º – Provido o recurso, o depósito será devolvido ao interessado em até 30 (trinta) dias corridos, contados a partir da data da publicação do julgamento.

§ 4º – O recurso poderá ser produzido apenas pelo representante legal do Concessionário ou por seu Procurador, acompanhado do respectivo instrumento público de mandato para representá-lo.

Art. 125 – O processo recursal obedecerá ao procedimento previsto na Lei nº 9503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, naquilo que lhe couber.

Art. 126 – Fica expressamente vedado defesa ou recurso múltiplo, devendo cada infração ser objeto de defesa ou recurso específico..

Art. 127 – Contra as penalidades impostas decorrentes de infrações de trânsito caberá recurso na forma e nos prazos previstos no Código de Trânsito Brasileiro e nas demais normas de trânsito.

Art. 128 – O resultado do julgamento realizado pelo Conselho de Administração do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, somente em processos sobre rescisão de contrato, cassação de concessão ou declaração de inidoneidade, será encaminhado ao Chefe do Poder Executivo do Município de Macaé, para decisão final.

Art. 129 – Da decisão resolutória de última instância não caberá novo recurso, encerrando-se o processo que será arquivado.

§ 1º – Consideram-se encerrados todos os processos que, na data de publicação desta Lei, estejam pendentes de decisão, nos quais os pedidos de reconsideração hajam excedido às limitações constantes deste artigo.

§ 2º – Os pedidos de reconsideração e dos recursos serão arquivados, sempre que verificada a incidência deles nas disposições deste artigo.

## CAPITULO XII

### Das Disposições Gerais

Art. 130 – Os usuários dos coletivos poderão conduzir, independentemente de pagamento de qualquer quantia, além do preço da passagem, volume ou pasta de sua propriedade, contendo objetos profissionais, desde que seu transporte não cause transtorno para os demais passageiros.

8



Parágrafo único - Admite-se, como dimensões máximas de tais volumes, o comprimento de 0,50 cm (cinquenta centímetros) por 0,30 cm (trinta centímetros) de largura e 0,12 cm (doze centímetros) de espessura.

Art. 131 – As operadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros no Município de Macaé, responderão pelos danos que seus veículos causarem à sinalização gráfica ou luminosa de trânsito das vias públicas, como também, aos próprios municipais nelas existentes.

§ 1º – Responderão ainda pelos danos que seus funcionários e prepostos causarem a terceiros, ficando assegurado o direito de regresso contra o responsável, nos casos de dolo ou culpa, conforme o § 7º do artigo 77 da Constituição do Estado.

§ 2º – Constatado o dano, será o valor do prejuízo causado arbitrado pela repartição competente que o repassará para o *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, que ficará encarregado de realizar a cobrança.

§ 3º – O *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, através de sua *Diretoria Jurídica*, efetuará a cobrança, a título de indenização.

Art. 132 – As operadoras ficam responsáveis pelo acesso e conservação dos locais de estacionamento de seus veículos, nos pontos iniciais e finais de cada linha, devendo neles manter a ordem entre o pessoal do tráfego nos pontos iniciais e finais, impedindo discussões, vozerios, algazarras e atitudes inconvenientes à tranqüilidade e à moral.

Art. 133 – Para modernização, manutenção, fiscalização e planejamento do sistema viário de transportes e do trânsito previstos nesta Lei, fica estabelecida a remuneração tarifária de 3% (três por cento) sobre a receita bruta de cada linha em favor do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

Parágrafo único – Caberá ao *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, através de Portaria, regulamentar o repasse do *caput* deste artigo.

Art. 134 – Os recursos provenientes da exploração de publicidades em equipamentos ligados ao sistema viário, bem como as receitas provenientes de qualquer tipo de locação ou prestação de serviços que envolva os terminais urbanos, comporão as receitas do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* e deverão ser utilizados na manutenção e operacionalização do sistema de transporte.

Art. 135 – Considera-se capacidade de transporte de passageiros em um veículo, o total de lugares sentados em bancos somados à lotação em pé, fixado pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*.

Art. 136 – Os concessionários ou permissionários ficam obrigados a afixar em local visível no interior dos veículos, seu endereço com o número de telefone, e os dados do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, para possíveis reclamações, bem como a transcrição do parágrafo 2º do artigo 230, da Constituição Federal.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ  
GABINETE DO PREFEITO

Art. 137 – O veículo devidamente registrado e vistoriado receberá um selo, cujas características serão regulamentadas pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal, que deverá ser colocado no pára-brisa dianteiro, em local de fácil visualização.

Art. 138 – Todos os motoristas e trocadores deverão passar por cursos de treinamento e reciclagem, com conteúdo programático e carga horária a serem regulamentados pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal, visando ao melhor desempenho profissional.

Art. 139 – Cada coletivo, quando em serviço, deverá ter um trocador, que acompanhará todas as viagens realizadas pelo veículo e deverá efetuar a cobrança das passagens, controlar a subida e descida de passageiros, devendo, ainda, zelar pela segurança de todos.

Art. 140 – As empresa operadoras ficarão obrigadas a ter a sua frota adaptada ao transporte de portadores de deficiência ou contratar, às suas expensas, veículos para atender às linhas especiais determinadas pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal para tal fim.

Parágrafo único – O Órgão Executivo de Trânsito Municipal fará, em articulação com o Conselho de Portadores de Deficiências, o cadastro da clientela a ser atendida.

Art. 141 - Os casos omissos na presente Lei, ouvido o órgão competente, serão analisados pelo *Conselho de Administração do Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, que os encaminhará ao Poder Executivo Municipal para decisão.

Art. 142 – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis: nº 1012, de 09 de julho de 1986, nº 1190, de 30 de agosto de 1989, nº 1385, de 05 de março de 1993 e nº 2109, de 15 de maio de 2001, bem como, as demais disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO, em 16 de dezembro de 2003.

SYLVIO LOPES TEIXEIRA  
Prefeito

Publicação	<u>O Debate</u>
Edição N°	<u>5160</u>
Data	<u>17/12/03</u> pág. <u>11</u>
<u>Psias.</u>	
S FIDCR	

F



## ANEXO I

### SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS

#### CÓDIGO DISCIPLINAR

#### 1. - Das Empresas Operadoras:

- 1.1 - Infrações Administrativas.
- 1.2 - Infrações Operacionais.
- 1.3 - Infrações nos pontos de Origem e Destino.

#### 2. - Dos Veículos:

- 2.1 - Infrações quanto à segurança.
- 2.2 - Infrações quanto aos equipamentos obrigatórios.
- 2.3 - Infrações quanto à documentação obrigatória.
- 2.4 - Infrações quanto aos defeitos e/ou má conservação dos veículos.

#### 3. - Do Pessoal de Tráfego:

- 3.1 - Infrações quanto à conduta, apresentação e documentação.
- 3.2 - Infrações quanto à operação.

#### 4. - Das Normas de Ética Profissional:

- 4.1 - Infrações quanto ao pessoal de tráfego.
- 4.2 - Infrações quanto ao porte de arma.
- 4.3 - Infrações quanto ao não atendimento ao sinal de parada.

#### 1. - Das Empresas Operadoras

##### 1.1 - Infrações Administrativas

Constituem infrações administrativas:

- 1.1.1 - Deixar de apresentar, dentro do prazo estabelecido, os documentos renováveis anualmente ..... Grupo III
- 1.1.2 - Recusar, atrasar ou apresentar sem exatidão as informações operacionais, estatísticas, contábeis ou outras exigidas pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo III
- 1.1.3 - Deixar de apresentar à fiscalização, quando solicitado, os documentos exigidos ..... Grupo III
- 1.1.4 - Descumprir Editais, Avisos, Ordens, Instruções, Portarias, Ofícios ou Memorandos..... Grupo IV

✓



- 1.1.5 – Colocar acessórios, inscrições, legendas ou publicidades nas partes internas ou externas do veículo ou nos terminais, sem prévia autorização do Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo II
- 1.1.6 – Não deixar espaço reservado para a colocação de avisos ou anúncios, nos veículos ..... Grupo I
- 1.1.7 – Utilizar, em publicidade, artifícios que induzam o público a erro sobre as verdadeiras características do serviço ..... Grupo II
- 1.1.8 – Deixar de manter atualizado o registro de pessoal do tráfego no Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo I
- 1.1.9 – Deixar de comunicar ao Órgão Executivo de Trânsito Municipal, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, quaisquer alterações realizadas no contrato de pessoa jurídica ..... Grupo III
- 1.1.10 – Deixar de recolher nos prazos determinados, quantia devida à municipalidade, no que concerne ao serviço em que está registrado ..... Grupo IV
- 1.1.11 – Deixar de providenciar transporte ou a devolução do valor da passagem em caso de interrupção de viagens nas linhas urbanas ..... Grupo IV
- 1.1.12 – Deixar de providenciar a continuidade de viagem em linha rodoviária no caso de interrupção da mesma, sem ônus para o usuário ..... Grupo IV
- 1.1.13 – Deixar de colocar, no veículo, quadro de preço das passagens ..... Grupo IV
- 1.1.14 – Impedir ou restringir o transporte de usuários portadores de carteira de identidade estudantil, deficiente, idosos e inspetores do *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* devidamente identificados..... Grupo IV
- 1.1.15 – Alterar as características aprovadas para o veículo (cor, tipo de pintura, numeração, inscrição, avisos e out..... Grupo IV-A
- 1.1.16 – Romper o lacre colocado pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal* face à apreensão do veículo.. ..... Grupo IV-B
- 1.1.17 – Ausência de indicação nos locais apropriados da numeração determinada pelo *Órgão Executivo de Trânsito Municipal*, para as linhas urbanas ..... Grupo II



1.1.18 – Ocasionar retardamento injustificado na promoção de transporte para os passageiros ou omissão das providências exigidas pela fiscalização ..... Grupo II

## 1.2 - Infrações Operacionais

Constituem infrações operacionais as seguintes ocorrências:

1.2.1 – Deixar de dar cumprimento ao quadro de horários determinados ..... Grupo II

1.2.2 – Interromper a viagem sem autorização, salvo caso fortuito ou força maior ..... Grupo II

1.2.3 – Abastecer o veículo quando transportando passageiros ..... Grupo II

1.2.4 – Reparar veículos de linha urbana em via pública ..... Grupo II

1.2.5 – Abandonar veículo em via pública ..... Grupo I

1.2.6 – Utilizar veículos que não sejam de propriedade ou posse do concessionário da linha ..... Grupo II-A

1.2.7 – Operar linha ou serviço complementar com veículo cuja vida útil seja incompatível à sua hierarquização ..... Grupo II

1.2.8 – Descumprir o quadro tarifário autorizado (seções e/ou tarifas) ..... Grupo III

1.2.9 – Paralisar tráfego de linha ou serviço complementar por 24 (vinte quatro) horas, sem prévia e expressa autorização, excetuando-se os casos fortuitos ou força mai..... Grupo IV

1.2.10 – Deixar de comunicar ocorrência de acidente grave com veículo cadastrado no serviço, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas, ao Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo IV

1.2.11 – Operar serviço de transporte coletivo de passageiros ou de fretamento sem autorização ..... Grupo IV-A

1.2.12 – Executar outro serviço de transporte coletivo de passageiros distinto daquele para o qual foi autorizado ..... Grupo IV-A

1.2.13 – Recusar a entrega do disco do tacógrafo quando requisitado pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo IV

1.2.14 – Alterar o itinerário autorizado, salvo caso fortuito ou força maior ..... Grupo IV



1.2.15 – Conduzir número de passageiros superior a 10% (dez por cento) da lotação autorizada, caso em que a multa será automaticamente agravada e o seu valor multiplicado por 03 (três) ..... Grupo IV

1.2.16 – Transportar passageiros em pé em veículo rodoviário ..... Grupo III

1.2.17 – Utilizar veículo não cadastrado ou cadastrado de terceiros, cujas especificações tenham sido adulteradas, ou recolocá-lo em tráfego, sem a prévia autorização do Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo IV-A

1.2.18 – Interromper viagem quando conduzindo passageiros, por falta de condições técnicas para operação ou para resolver assuntos pessoais ..... Grupo II

1.2.19 – Proceder à omissão de seção ou cobrança de seção não autorizada ..... Grupo III

1.2.20 – Entregar a direção do veículo a condutor sem habilitação ou com habilitação inadequada ..... Grupo IV

### 1.3 - Infrações nos Pontos de Origem e Destino

Constituem infrações nos pontos de origem e destino as seguintes ocorrências:

1.3.1 – Deixar de manter despachantes nos pontos de origem e de destino ..... Grupo I

1.3.2 – Deixar de manter os pontos de origem e destino limpos ..... Grupo I

1.3.3 - Manter veículos estacionados nos pontos em número superior ao necessário para o cumprimento dos horários ..... Grupo II

1.3.4 - Manter o motor em funcionamento nos pontos de origem e destino . Grupo II

1.3.5 - Permitir atitudes inconvenientes de funcionários do concessionário nos pontos de origem e destino ..... Grupo II

## 2. - Dos Veículos

### 2.1 - Infrações quanto à segurança

2.1.1 – Parar indevidamente fora dos pontos pré-determinados ou estacionar fora das condições permitidas ..... Grupo I

2.1.2 – Ter iluminação deficiente ou inexistente nas lanternas externas, nos faróis e faroletes, na sinalização do freio e nos indicadores de mudança de dir..... Grupo III-A



- 2.1.3 – Trafegar sem portas ou mantê-las em mau funcionamento ..... Grupo IV-A
- 2.1.4 – Trafegar sem vidros ou com eles trincados .... Grupo III-A
- 2.1.5 – Trafegar sem balaustre externo ou com o mesmo danificado . ... Grupo III-A
- 2.1.6 – Trafegar sem espelhos retrovisores ou limpadores de pára-brisas ou com os mesmos em mau funcionamento ou danificados ..... Grupo III-A
- 2.1.7 – Trafegar com ausência ou mau funcionamento da buzina ..... Grupo III
- 2.1.8 – Trafegar com ausência, defeito ou carga do extintor de incêndio vencida ..... Grupo IV-A
- 2.1.9 – Trafegar com pneus lisos, inclusive o pneu reserva ..... Grupo IV-A
- 2.1.10 – Trafegar com ausência ou mau funcionamento do velocímetro .... Grupo III
- 2.1.11 – Trafegar com ausência ou mau funcionamento dos freios ..... Grupo IV-A
- 2.1.12 – Trafegar com veículos que apresentem defeito na direção ..... Grupo IV-A
- 2.1.13 – Trafegar com ausência ou em mau estado dos amortecedores... Grupo IV-A
- 2.1.14 – Trafegar com ausência ou mau estado dos estabilizadores. .... Grupo IV-A
- 2.1.15 – Trafegar com defeito no feixe de molas ..... Grupo IV-A
- 2.1.16 – Conduzir veículo com velocidade excessiva ou em condições que comprometam a segurança e o conforto dos passageiros e de terceiros ..... Grupo IV
- 2.1.17 – Apresentar defeito no mecanismo de abertura das saídas de emergência ..... Grupo IV-A
- 2.1.18 – Transportar combustível, explosivos, substâncias tóxicas e/ou corrosivas, animais ou objetos perigosos, que comprometam o conforto, a segurança ou a higiene dos passageiros Grupo IV-A
- 2.1.19 – Realizar transporte de passageiros em número superior à lotação autorizada para o veículo ..... Grupo II
- 2.1.20 – Deixar de apresentar assistência ao passageiro, em caso de acidente ou interrupção da viagem, ou ainda, sempre que o veículo não oferecer condições de trafegar ou por motivo de segurança ..... Grupo II
- 2.1.21 – Passar em local que ofereça risco para o passageiro ..... Grupo II
- 2.1.22 – Alterar a capacidade do veículo sem anuência prévia do Órgão Executivo de Trânsito Municipal.. ..... Grupo III



2.1.23 – Efetuar o transporte de passageiros que comprometam a segurança, o conforto e a tranquilidade nos seguintes casos: quando estiver embriagado; quando apresentar indícios de sofrer de moléstia infecto-contagiosa; quando não estiver adequadamente trajado ou quando apresentar sintomas de alienação mental e estando desacompanhado ..... Grupo II

2.2 - Infrações quanto a equipamentos obrigatórios.

2.2.1 - Trafegar com ausência ou defeito do macaco ..... Grupo II

2.2.2 - Trafegar com ausência do pneu reserva..... Grupo II

2.2.3 - Trafegar com ausência ou defeito da chave de roda ..... Grupo II

2.2.4 - Trafegar sem o triângulo ..... Grupo II

2.2.5 - Trafegar com ausência da campainha .. ..... Grupo II

2.2.6 - Trafegar com ausência ou defeito no tacógrafo ..... Grupo IV-A

2.2.7 – Deixar de preservar o disco do tacógrafo pelo prazo mínimo de 90 (noventa) dias ou apresentá-lo com defeito ou adulterado ..... Grupo IV

2.3 - Infrações quanto à documentação obrigatória.

2.3.1 - Falta do comprovante do seguro obrigatório .. Grupo II-A

2.3.2 - Falta de documentação do veículo exigida por Lei ..... Grupo II-A

2.3.3 – Não portar, em local visível no veículo, o selo de vistoria ou portá-lo rasurado ou vencido . ..... Grupo IV-A

2.3.4 – Apresentar o veículo à vistoria programada com atraso de até 05 (cinco) dias úteis ..... Grupo II

2.3.5 – Apresentar o veículo à vistoria programada com atraso superior a 05 (cinco) dias ..... Grupo III

2.3.6 – Apresentar o veículo à vistoria programada com atraso superior a 10 (dez) dias .... Grupo IV

2.3.7 – Trafegar sem portar o Termo de Autorização do veículo ou portá-lo com seu prazo de validade vencido ..... Grupo IV-A

2.3.8 – Não portar o condutor, em lugar visível no veículo, o seu respectivo cartão de identificação ou não afixar documentos no local regulamentar ou mantê-los encobertos, impossibilitando sua verificação ..... Grupo I



2.3.9 – Não portar, quando em serviço de fretamento, o certificado de registro de contrato de fretamento, com a respectiva lista de passageiros, dentro da validade ..... Grupo IV-A

2.3.10 – Fazer uso, portar, adulterar ou falsificar no todo ou em parte, documentos oficiais de autorização ou de vistorias do veículo ..... Grupo IV-A

2.4 - Infrações quanto a defeitos ou má conservação dos veículos.

2.4.1 - Iluminação deficiente ou inexistente na vista, capela, parte interna, nas placas de número de licença e nas caixas de "lotado" ..... Grupo II

2.4.2 - Bancos em mau estado quanto a estofamentos e estrutura ..... Grupo I

2.4.3 - Mau estado da estrutura interna e externa do veículo, como:

2.4.3.1 – Piso ..... Grupo II

2.4.3.2 – Frisos ..... Grupo I

2.4.3.3 - Ausência de antiderrapante . ..... Grupo II

2.4.3.4 - Forro e teto lateral ..... Grupo I

2.4.3.5 - Isolamento do motor ..... Grupo I

2.4.3.6 - Balaustres corrimãos ou colunas ..... Grupo I

2.4.3.7 - Chapas externas da carroceria ..... Grupo I

2.4.3.8 - Janelas ..... Grupo II

2.4.3.9 - Cigarra ..... Grupo II

2.4.4 - Tráfego com a cigarra sem funcionamento ..... Grupo II

2.4.5 - Tráfego com ausência ou mau estado do pára-choque ..... Grupo I

2.4.6 – Falta de manutenção da limpeza do veículo.....Grupo II

2.4.7 - Tráfego com óleo vazando .. ..... Grupo I

2.4.8 - Tráfego com ausência ou mau funcionamento do motor de arranqu.... Grupo II

2.4.9 - Tráfego com defeito no chassis ..... Grupo II

2.4.10 - Tráfego com defeito na transmissão . ..... Grupo I

2.4.11 - Tráfego com veículo produzindo excesso de fumaça, além do padrão determinado pelas autoridades competentes. ....Grupo III-A

✓



### 3 - Do Pessoal de Tráfego

3.1 - Constituem infrações quanto à conduta, apresentação e documentação as seguintes ocorrências:

3.1.1 - Deixar de comunicar ao Órgão Executivo de Trânsito Municipal no prazo estabelecido, qualquer alteração nos dados cadastrais do pessoal do tráfego .....Grupo I

3.1.2 - Manter em serviço pessoal de tráfego sem os documentos individuais exigidos: carteira de cobrador, cartão e carteira de identidade ..... Grupo I

3.1.3 - Manter o motorista em serviço além da jornada legalmente permitida ou em desacordo com as normas do Órgão Executivo de Trânsito Municipal .....Grupo II

3.1.4 - Recusar ou dificultar o transporte de fiscais do Órgão Executivo de Trânsito Municipal, quando estes em serviço ..... Grupo II

3.1.5 - Não manter durante o serviço o cartão de identificação no local apropriado (motorista e cobrador) .....Grupo I

3.1.6 - Realizar cobrança indevida por transporte de volume ..... Grupo II

3.1.7 - Abandonar veículo em meio a viagem ..... Grupo III

3.1.8 - Trajar-se inadequadamente ou fora da forma estabelecida em lei, quando em serviço, ..... Grupo I

3.1.9 - Fumar quando o veículo estiver conduzindo passageiros ..... Grupo I

3.1.10 - Estar o condutor do veículo em visível estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer espécie, prestando serviços ou na iminência de presta-lo..... Grupo IV

3.1.11 - Trafegar produzindo uso abusivo ou indevido de buzina, farol alto ou aparelhos sonoros .....Grupo II

3.1.12 - Desautorizar ou recusar documentos de fiscalização do Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo IV-A

3.1.13 - Permitir o acesso no veículo de vendedores ambulantes ..... Grupo I

3.1.14 - Transportar bagagens fora do lugar apropriado .....Grupo II

3.1.15 - Retardar sem justificativa o horário de partida nos terminais ..... Grupo II

✓



3.1.16 – Transportar animais e inflamáveis em desacordo com a legislação vigente ..... Grupo II

3.1.17 – Não tomar providências junto às autoridades policiais para coibir abusos de comportamento no interior do veículo ..... Grupo II

3.1.18 – Deixar de tratar com polidez e urbanidade os passageiros, o público ou os agentes fiscais e administrativos ..... Grupo II

3.1.19 – Deixar de entregar ao Órgão Executivo de Trânsito Municipal, no prazo de até 24 (vinte e quatro) horas, qualquer objeto esquecido no veículo ..... Grupo III

3.1.20 – Dificultar a ação, recusar ou negar informações e/ou esclarecimentos à fiscalização do Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo III

3.1.21 – Permitir que pessoa não inscrita no registro cadastral de condutor ou com o cartão de condutor suspenso, cassado, vencido ou em nome de outro conduza veículo da concessionária ..... Grupo IV

3.1.22 – Exercer o motorista sua atividade, estando suspenso ou cassado, em decorrência da aplicação de penalidade por infração às normas estabelecidas nesta lei ..... Grupo IV

3.1.23 – Ameaçar verbalmente passageiros, fiscais e agentes administrativos ..... Grupo IV

### 3.2 – Infrações quanto à operação

Constituem infrações quanto à operação as seguintes ocorrências:

3.2.1 – Trafegar com vista "garagem" conduzindo passageiros ..... Grupo II

3.2.2 – Recusar passageiros sem motivo justificado ... Grupo III

3.2.3 – Não parar nos pontos pré determinados ..... Grupo III

3.2.4 – Estacionar em fila dupla nos pontos terminais.. Grupo III

3.2.5 – Deixar de aproximar o veículo junto ao meio-fio da calçada, para embarque e desembarque de passageiros..... Grupo III

3.2.6 – Estar com o veículo com a pintura em desacordo com a determinação do Órgão Executivo de Trânsito Municipal ..... Grupo II



#### 4 - Das Normas de Ética Profissional

Constituem infrações de normas de ética profissional as seguintes ocorrências:

4.1 – Pessoal de tráfego em estado de embriaguez ou sob efeito de quaisquer substâncias tóxicas ..... Grupo IV-C

4.2 – Portar, transportar ou manter sob sua guarda ou mesmo em poder de terceiros, armas de um modo geral, inclusive, registradas e/ou licenciadas para porte ..... Grupo IV-C

4.3 – Não atender ao sinal de parada para desembarque ..... Grupo III

4.3.1 – Conduzir o veículo de maneira agressiva, colocando em risco a integridade física dos passageiros ..... Grupo IV

4.3.2 – Permitir o tráfego do veículo com porta aberta ..... Grupo IV

4.3.3 – Permitir o tráfego do veículo com pingentes Grupo III

4.3.4 – Não adotar tratamento especial com gestantes, idosos, deficientes físicos e crianças ..... Grupo IV

4.3.5 – Conversar durante o serviço (motorista) ..... Grupo I

4.3.6 – Trabalhar com o uniforme sem o asseio devido ..... Grupo I

4.3.7 – Incentivar ou disputar corrida nas vias públicas ..... Grupo IV

#### GRUPOS DE SANCÕES E MULTAS

GRUPOS	INFRAÇÃO	REINCIDÊNCIA	2ª REINCIDÊNCIA
Grupo I	50 URM	150 URM	250 URM
Grupo II	80 URM	240 URM	400 URM
Grupo III	120 URM	360 URM	600 URM
Grupo IV	180 URM	540 URM	900 URM

A - Infrações em que a multa é acumulada com a retenção do veículo na garagem da empresa.

B - Infração em que as penalidades são acumuladas com a apreensão do veículo, em área destinada pelo Município para guarda de veículos.

C - Infrações em que as penalidades são acumuladas com o cancelamento do registro do empregado no Órgão Executivo de Trânsito Municipal.

8



### OBSERVAÇÕES

Item nº 1 – Após a 2ª reincidência nos Grupos I, II, III e IV, será aplicada a pena de suspensão por 30 (trinta) dias; na manutenção da irregularidade, será providenciada a abertura do processo de caducidade da permissão ou concessão da linha ou da empresa, conforme o caso específico.

Item nº 2 – Para as infrações do Grupo I, após a 2ª reincidência, serão aplicadas as autuações do Grupo IV, seguindo-se a seqüência prevista no item 1.