PROJETO DE LEI N° 26/2013

AUTORA : VEREADORA ANA RITA TAVARES

EMENTA: "DISPÕE SOBRE O TRANSPORTE DE ANIMAIS DOMÉSTICOS DA FAUNA URBANA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR".

ESTUDO TÉCNICO

1. Introdução

O projeto de lei da epígrafe suaviza o transporte de animal doméstico vivo; assegura a condução de animais nos veículos integrantes do sistema de transporte coletivo de Salvador.

O número máximo de animais a ocuparem assento no veículo, por viagem, ficará limitado a dois. As empresas de transporte coletivo de Salvador deverão disponibilizar, na parte dianteira de cada veículo, quatro poltronas. Duas serão para o guardião condutor do animal e as demais para o respectivo animal pagante. Nestas, haverá a inscrição "RESERVADO PARA ANIMAIS". Consequentemente, a utilização de assento para o transporte do animal implicará em cobrança de tarifa regular.

O responsável pela direção do animal deverá apresentá-lo com equipamentos necessários à sua segurança e higiene, bem como dos demais usuários do serviço público de transporte coletivo. Animais vivos peçonhentos e bravios, sem focinheira e sem guia de contenção não poderão ser transportados. Agregado à coleira ou ao peitoral do animal, deverá haver guia de condução. Além disso, a utilização da focinheira é obrigatória aos que pesarem acima de cinco quilos, enquanto estiverem ocupando a cadeira onde serão transportados e até deixarem o veículo.

O peso máximo permitido para o transporte coletivo levá-lo será vinte e cinco quilos. Haverá gratuidade quando o animal tiver até cinquenta centímetros de altura com peso de até quinze quilos. Pela condução de animal com peso superior a quinze quilos e medida acima de cinquenta centímetros de altura, deverá haver pagamento de uma tarifa.

A caixa de transporte para conduzir felinos deverá ser de material firme, liso e resistente a vazamentos, além de ter ventilação apropriada e espaço suficiente que propicie ao animal dar uma volta completa em torno de si.

O descumprimento às disposições contidas nos artigos desta lei pelas empresas que compõem o serviço coletivo municipal de transporte de passageiros acarretará em sanção de natureza pecuniária. O valor de cada infração será dez mil reais e, caso ocorra reincidência, será aplicada em dobro.

A sanção pecuniária deverá ser revertida igualitariamente para entidades não governamentais, com caráter de utilidade pública, que atuem no Município de Salvador, desde que habilitadas para o recebimento desse benefício por intermédio da Secretaria Municipal de Saúde.

Segundo a proposição legislativa nº 26/2013, esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Dentre as justificativas do referido projeto, a autora apresenta a necessidade de inclusão social das pessoas que precisam locomover-se com seus animais domésticos. Inclusive o ônibus é o meio de transporte utilizado por 77,1% da população soteropolitana, segundo constatação de um estudo do Observatório do Comportamento & Tendências do Instituto Planter.

2. Definições

DEOCLECIANO TORRIERI GUIMARÃES apresenta, em seu Dicionário Técnico Jurídico, que entidade é pessoa jurídica de direito publico ou privado.

RAFAEL CARVALHO REZENDE OLIVEIRA afirma:

> No Estado contemporâneo, as atividades administrativas devem ser encaradas como instrumentos necessários à satisfação dos direitos fundamentais.
>
> Em razão da necessidade de efetivação dos interesses plurais, as atividades administrativas devem ser prestadas pelo Estado de maneira organizada e eficiente. A atuação administrativa deve passar, invariavelmente, por ponderações fulcradas no princípio da proporcionalidade. A lei, em verdade, já inicia o processo de ponderação, sinalizando, previamente, decisões sobre eventuais colisões entre interesses públicos e interesses privados (trata-se da ponderação abstrata, que estabelece os chamados “parâmetros preferenciais”). Isso não afasta a possibilidade das ponderações concretas realizadas pelo administrador, que poderá, inclusive, se afastar da “Indicação” realizada pelo legislador, mas com ônus argumentativo maior para justificar e legitimar as suas decisões, que deverão ser motivadas.

DIOGO DE FIGUEIREDO MOREIRA NETO diferencia as entidades de cooperação (criadas pelo Estado a partir da descentralização funcional) das entidades de colaboração (criadas por particulares por meio da descentralização social).

RAFAEL CARVALHO REZENDE OLIVEIRA pontua:

> Independentemente da nomenclatura adotada pelos autores que tratam do tema, a organização administrativa moderna envolve o estudo da Administração Pública, dos concessionários de serviços públicos e do Terceiro Setor.

> Em matéria contratual, todos os Entes Federativos possuem competência normativa. Todavia, a União possui competência privativa para legislar sobre normas gerais (art. 22, inciso XXVII da CRFB), cabendo aos demais entes legislar sobre normas específicas.
>
> Há uma dificuldade tradicional na conceituação e no elenco das denominadas normas gerais. Costuma-se afirmar que as normas gerais são aquelas que estabelecem princípios e as diretrizes básicas, garantindo, com isso, homogeneidade sobre determinado assunto, sem adentrar em especificidades.

Conforme FERNANDO VERNALHA GUIMARÃES,

> A definição de serviço público, no direito brasileiro, prende-se à noção de atividade econômica. Isto é, a atividade de serviço público cumpre uma função econômica, na medida em que o desempenho de sua prestação destina-se à satisfação de necessidades coletivas a partir da afetação de bens escassos.
>
> É comum centrar a distinção entre a função pública e o serviço público no reconhecimento de que somente a função pública está marcada pela exclusividade estatal e pela indelegabilidade aos privados.

De acordo com SAMUELSON e NORDHAUS, a economia cobre todos os tipos de assuntos. Mas no essencial está dedicada à compreensão de como a sociedade faz a afetação dos seus recursos escassos. (...) a economia é o estudo da forma como as sociedades utilizam os recursos escassos para produzir bens com valor e como os distribuem entre os seus diferentes membros.

FERNANDO VERNALHA GUIMARÃES aponta que a tarifa, a despeito de ter natureza contratual, é preço que recebe forte regulação. A própria Constituição previu a instituição de política tarifária dos serviços públicos pelo legislador. Essa definição pressupõe a manipulação de mecanismos de tarifação dos serviços públicos, implementando-se distinções necessárias, usando-se de subsídios cruzados quando conveniente, criando tarifas extrafiscais etc. Por isso, a tarifa, dada sua ligação com a realização do serviço público, é, antes de tudo, um aspecto fortemente limitado e delimitado por lei.

Segundo FERNANDO VERNALHA GUIMARÃES, a tarifa deve ser compreendida no entrecruzamento de três relações jurídicas coordenadas:

- a que se estabelece entre usuário (e não usuários) e o poder concedente, quando da concepção e idealização do serviço público e de sua tarifação;
- a que se trava entre concessionário e poder concedente, delimitando-se e caracterizando-se no caso concreto a execução do serviço e as tarifas praticáveis, ligando-se estas à remuneração adequada ao custeio da prestação suportada pelo concessionário, assumindo a tarifa, aqui, o papel de contraprestação arcada pelo usuário como contrapartida à prestação do serviço pelo concessionário.

O conceito de tarifa módica, por FERNANDO VERNALHA GUIMARÃES, é extraído do direito posto. Traduz o valor-tarifa cuja dimensão numérica não impeça nem dificulte, mas,

ao contrário, favoreça o acesso ao serviço público. Consiste num preço que, com vistas a cobrir as despesas da concessão e assegurar justa remuneração ao concessionário, facilite o acesso ao serviço público.

FLORIANO MARQUES NETO anota que tarifa módica é aquela praticada com o menor valor possível para cobrir os custos de operação, ensejar o retorno dos investimentos e conferir margem razoável de retorno ao prestador. Por definição, tarifa módica não será deficitária.

Em sentido diverso, FERNANDO VERNALHA GUIMARÃES entende que a modicidade tarifária é aspecto que se relaciona com o acesso ao serviço público e não propriamente com a noção de suficiência da tarifa como resultado de uma equação econômico-financeira adequada ao ajuste concessório. Quando a lei impõe que se observe a modicidade tarifária, está a determinar à Administração que, ao estruturar os ajustes concessórios, assegure a fixação de valores que garantam o acesso ao serviço público. As tarifas módicas, assim, se traduzem num direito dos usuários; direito a que o valor das tarifas seja estabelecido em patamar que não dificulte nem impeça (ao contrário, facilite) o acesso ao serviço público.

Sob um prisma funcional, FERNANDO VERNALHA GUIMARÃES afirma que a tarifa desempenha dois papéis principais: fixa a remuneração do concessionário, sendo daí uma peça componente do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e regulamenta o preço de acesso à infraestrutura pelo usuário. Desse último aspecto funcional da tarifa decorrem duas consequências relevantes:

- promove-se um uso disciplinado pelos usuários da infraestrutura pública, o que se evidencia pela imposição de ônus financeiro ao acesso à utilização do bem ou serviço disponibilizado;
- delimita-se a maior ou menor restrição de acesso à utilização do bem ou serviço – operando-se, eventualmente, a elevação e a redução no preço para categorias específicas de usuários, segundo o princípio da socialização do serviço público.

Segundo RAFAEL CARVALHO REZENDE OLIVEIRA,

> O Estado Democrático de Direito é marcado por aproximação entre Estado e sociedade civil, relativizando a divisão absoluta entre o direito público e o privado. Há atualmente, em razão da consagração do princípio da subsidiariedade, uma valorização da sociedade civil na satisfação do interesse público, devendo o Estado criar condições materiais para que os cidadãos possam atuar.
>
> Uma das principais consequências da pluralidade organizatória da Administração na atualidade é a crescente utilização de formas e instrumentos privados pelo Estado para o desempenho de atividades administrativas.

Segundo DEOCLECIANO TORRIERI GUIMARÃES, a declaração de utilidade pública ou de interesse social pode atingir qualquer bem necessário ou conveniente ao serviço público ou à coletividade; pode cair sobre patrimônio material ou imaterial; pode abranger direitos e ações, etc.

RAFAEL CARVALHO REZENDE OLIVEIRA define:

A administração gerencial, implementada notadamente a partir da década de 90, pressupõe a prestação dos serviços não exclusivos por particulares dentro daquilo que se convencionou denominar “esfera pública não estatal”. No sentido material, as atividades executadas por esses particulares poderiam ser consideradas “públicas”, já que atendem as necessidades da coletividade (ex. saúde, educação etc.).

O fomento estatal à atuação de entidades privadas não lucrativas, que desempenham atividades de forte cunho social (Terceiro Setor), demonstra o transbordamento do interesse público para fora dos limites do Estado.

No âmbito das relações políticas, a subsidiariedade denota a ideia de repartição de competências entre os entes federativos (ordem jurídica interna) ou entre Estados nacionais (ordem jurídica internacional), com importância destacada para o poder local que se encontra mais próximo do cidadão.

O Estado, com o intuito de valorizar a sociedade civil, sem fins lucrativos, tem criado qualificações jurídicas de modo a viabilizar o reconhecimento de benefícios públicos e a formalização de parcerias para consecução de objetivos sociais.

O Estado, exercendo a atividade de fomento, cria incentivos com a finalidade de atrair a iniciativa privada para o exercício de atividades de relevância social.

A expressão “Terceiro Setor” compreende entidades privadas não lucrativas que colaboram com o Estado no desempenho de atividades sociais.

As entidades do Terceiro Setor possuem como características comuns: serem criadas pela iniciativa privada; não possuírem finalidade lucrativa; não integrarem a Administração Pública Indireta; prestarem atividades privadas de relevância social; possuírem vínculo legal ou negocial com o Estado; receberem benefícios públicos.

Para o estudo do Terceiro Setor, não obstante a variedade de nomenclaturas e de normas jurídicas, é possível destacar três qualificações, consagradas no ordenamento jurídico e na doutrina: os “Serviços Sociais Autônomos” (Sistema “S”), as “Organizações Sociais” (“OS”) e as “Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público” (“OSCIP”).

OLSEN HENRIQUE BOCCHI considera:

O Estado possui um sistema em crise e necessita de parceiros que tenham interesses compatíveis com seus propósitos. Nesse sentido, deve ser norteada a atuação do Terceiro Setor.

> As organizações do terceiro setor não devem assumir somente o papel filantrópico, mas também devem se preparar para participar da construção de novos rumos e lutar pela busca do êxito nacional, qualquer que seja a sua esfera. A parceria entre essas organizações e o poder público é estratégia também porque ambos devem almejar o interesse coletivo se qualquer deles praticar os fins a que se destinam. Essas considerações são válidas não só no âmbito federal, mas também em estados e municípios.
>
> A busca de sistemas mais ágeis e permanentes para sedimentar resultados deve ser cuidadosamente planejada. Isso não se alcançará com a extinção das parcerias firmadas, mas sim com a execução de projetos coerentes com as expectativas da sociedade e com a realidade atual de um mundo globalizado.

3. Base Legal

A Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, preceitua:

> Art. 1º.
>
> § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
>
> § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.
>
> § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
>
> § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.
>
> Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
>
> I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

> II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
>
> Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:
>
> I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
>
> Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.
>
> Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, (...):
>
> Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.
>
> Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.
>
> Art. 332. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.

O Decreto Federal nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências, especifica:

> Art. 30. O usuário dos serviços de que trata este Decreto terá recusado o embarque ou determinado seu desembarque, quando:
>
> V - transportar ou pretender embarcar consigo animais domésticos ou silvestres, sem o devido acondicionamento ou em desacordo com disposições legais ou regulamentares;
>
> VI - pretender embarcar objeto de dimensões e acondicionamento incompatíveis com o porta-embrulho;

> VII - comprometer a segurança, o conforto ou a tranquilidade dos demais passageiros;
>
> Art. 39. Os passageiros deverão ser identificados no momento do embarque, de acordo com sistemática estabelecida em norma complementar, baixada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)
>
> Art. 101. Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres editar normas complementares a este Decreto, inclusive para a instituição e implantação de sistemática de identificação dos proprietários ou responsáveis pelas bagagens transportadas. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

Assim preceitua a Constituição do Estado da Bahia:

> Art. 4º. Além dos direitos e garantias previstos na Constituição Federal, ou decorrentes do regime e dos princípios que ela adota, é assegurado, pelas leis e pelos atos dos agentes públicos, o seguinte:
>
> I - ninguém será prejudicado no exercício de direito, nem privado de serviço essencial à saúde e à educação;
>
> Art. 167. Caberá ao Estado, na forma da Constituição Federal e desta Constituição, legislar sobre direito urbanístico, e aos Municípios executar a política urbana, conforme diretrizes fixadas em lei, objetivando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes.
>
> Art. 168. As ações de órgãos estaduais nos Municípios deverão estar de acordo com as diretrizes definidas pelos respectivos planos diretores.
>
> Art. 206. Os sistemas viários e os meios de transporte aeroviário, hidroviário, ferroviário e rodoviário subordinam-se à preservação da vida humana, à segurança e conforto dos cidadãos, à defesa do meio ambiente e à preservação do patrimônio arquitetônico, paisagístico e ecológico.
>
> Art. 207. O transporte coletivo de passageiros é um serviço público essencial, incluído entre as atribuições do Poder Público, responsável por seu planejamento, que pode operá-lo diretamente ou mediante concessão, obrigando-se a fornecê-lo com tarifa justa e digna qualidade de serviço.
>
> Parágrafo único. Para fins do disposto neste artigo, são também considerados transportes coletivos urbanos de passageiros os que circulam em áreas metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões existentes ou que venham a ser criadas.
>
> Art. 214. O Estado e Municípios obrigam-se, através de seus órgãos da administração direta e indireta, a:

I - promover a conscientização pública para a proteção do meio ambiente e estabelecer programa sistemático de educação ambiental em todos os níveis de ensino e nos meios de comunicação de massa;
III - estabelecer e controlar os padrões de qualidade ambiental;
VII - proteger a fauna e a flora, em especial as espécies ameaçadas de extinção, fiscalizando a extração, captura, produção, transporte, comercialização e consumo de seus espécimes e subprodutos, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem sua extinção ou submetam os animais à crueldade;
VIII - incentivar e apoiar as entidades ambientalistas não governamentais, constituídas na forma da lei, respeitando sua autonomia e independência de ação;
XII - promover medidas judiciais e administrativas, responsabilizando os causadores de poluição ou de degradação ambiental, podendo punir ou interditar temporária ou definitivamente a instituição causadora de danos ao meio ambiente;

Art. 224. As empresas concessionárias ou permissionárias de serviços públicos deverão atender rigorosamente às normas de proteção ambiental em vigor, não sendo permitida a renovação da concessão ou permissão nos casos de reincidência de infrações intencionais.

Art. 233. O direito à saúde é assegurado a todos, sendo dever do Estado garanti-lo mediante políticas sociais, econômicas e ambientais que visem:

I - à eliminação ou redução do risco de doenças ou outros agravos à saúde;
II - ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para promoção, proteção, recuperação e reabilitação da saúde.

Art. 234. As ações e serviços de saúde, de relevância pública, serão regulamentados na forma da lei, cabendo sua execução:

I - ao Poder Público, diretamente ou de modo complementar através de terceiros;
II - a pessoa física ou jurídica de direito privado.

Art. 243. Toda informação ou publicidade veiculada por qualquer forma ou meio, com relação a bens e serviços que provoquem risco à saúde ou induzam os consumidores a atividades nocivas à saúde, deverá incluir observação explícita de tais riscos, sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal dos promotores ou fabricantes pela reparação de eventuais danos, na forma da lei.

A Lei Municipal nº 474, de 31 de março de 1954, que dispõe sobre a concessão de serviços municipais e dá outras providências, sanciona:

> Art. 35. A Prefeitura, através dos órgãos competentes, incumbe:
>
> I. assegurar serviço adequado;
>
> Art. 36. Quanto ao serviço adequado a que se refere o inciso I do artigo anterior, resolverá a Prefeitura sobre:
>
> I. qualidade e quantidade do serviço;
> II. extensão e ampliação do serviço;
> III. melhoramento e renovação das instalações;
> IV.processos mais econômicos e eficazes para a prestação do serviço;
> V. condições de higiene e segurança.
>
> Art. 39. O serviço de utilidade pública licenciado será prestado de maneira regular e contínua e na forma que dispuser a lei ou regulamento.
>
> Art. 40. O Executivo Municipal regulamentará, mediante Decreto, a forma de prestação e o funcionamento dos serviços públicos e de utilidade pública, adotando medidas de segurança para usuários e terceiros e providências necessárias à regularidade, continuidade, generalidade e eficiência de serviço.

O Decreto Municipal nº 4.073, de 25 de janeiro de 1971, que regulamenta o serviço público transporte coletivo do Município e dá outras providências, aponta:

> Art. 30. Independentemente do cumprimento das cláusulas contratuais ou do termo de permissão, as empresas concessionárias e permissionárias ficam obrigadas a:
>
> I. prestar o serviço, atendendo à generalidade, uniformidade, continuidade e regularidade próprias da sua natureza e pelo modo previsto neste Regulamento;
> II. sujeitar-se ao controle e fiscalização da Prefeitura, através do órgão municipal competente;
> IV. comunicar à repartição competente da Prefeitura qualquer acidente com veículo de propriedade da empresa;
> V. contratar seguro de responsabilidade civil e por danos materiais, na forma da legislação vigente;
> VI. comunicar a retirada de veículo de tráfego, justificando a causa;
> VII. efetuar o pagamento do preço público pela exploração do serviço de transporte coletivo, nos prazos e condições estabelecidas;
> VIII. submeter os veículos a vistorias determinadas pela Prefeitura.

A Lei Municipal nº 3.366, de 3 de julho de 1984, assegura às pessoas maiores de 65 (sessenta e cinco) anos o direito de ingressarem, pela porta dianteira, nos transportes coletivos (ônibus) urbanos.

O artigo 1º da Lei Municipal nº 3.922, de 27 de setembro de 1988, assegura o passe livre nos transportes coletivos urbanos e ascensores públicos da Cidade do Salvador, a toda pessoa deficiente e ao seu acompanhante.

A Lei Municipal nº 4.068, de 19 de dezembro de 1989, que trata da destinação preferencial de lugares nos ônibus desta Cidade para mulheres em estado de gravidez e idosos, decreta:

> Art. 1º. Ficam destinados os lugares, nos ônibus desta Cidade, para ocupação preferencial:
>
> I. quatro lugares, para mulheres em visível estado de gravidez;
> II. quatro lugares, para idosos portadores de “Passe do Idoso”.
>
> Parágrafo único. Obrigatoriamente, os lugares destinados serão identificados em letreiros visível e com as frases:
>
> a) destinado, preferencialmente, para mulher grávida;
> b) destinado, preferencialmente, para idosos.
>
> Art. 2º. As Empresas de Transportes Coletivos da Cidade tem 30 (trinta) dias para se adaptarem a esta Lei.

O artigo 2º da Lei Municipal nº 4.079, de 17 de janeiro de 1990, que obriga as empresas de ônibus a manter nos terminais periféricos um serviço permanente de limpeza dos ônibus, afirma que a não observação desta norma implica em multa de 10 BTN.

O Decreto Municipal nº 9.711, de 1º de outubro de 1992, que aprova o Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus de Município de Salvador e dá outras providências, decreta:

> Art. 2º. Fica o Superintendente da STP – Superintendência de Transporte Público, autorizado a baixar instruções complementares necessárias ao fiel cumprimento deste Regulamento.
>
> Art. 3º. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Regulamento aprovado pelo Decreto nº 8.394/1989.

O artigo 3º do Decreto Municipal nº 11.698, de 15 de agosto de 1997, que estabelece multa aos proprietários de veículos que prestem serviços de transporte de passageiro, e dá outras providências, atribui à Superintendência de Transporte Público (STP), única permissionária do STCO, exercer a fiscalização para coibir abusos e aplicar as penalidades previstas.

A Lei Municipal nº 5.694, de 19 de janeiro de 2000, que cria a Agência Municipal de Regulação dos Serviços de Transportes Coletivos de Passageiros e dá outras providências, afirma:

> Art. 1º. Fica criada a Agência Municipal de Regulação dos Serviços de Transportes Coletivos de Passageiros – AGERT, entidade integrante da Administração Municipal Indireta, submetida a regime

> autárquico especial, com patrimônio próprio, vinculada à Secretaria Municipal dos Transportes Urbanos – SMTU, com função de órgão regulador, controlador e fiscalizador da qualidade dos serviços municipais de transportes coletivos de passageiros concedido, permitido e autorizado, competindo-lhe:
>
> > V. atender, através das entidades reguladas, as solicitações de serviços indispensáveis à satisfação das necessidades dos usuários;
> > VI. promover a estabilidade nas relações entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários;
> > X. garantir a aplicação do princípio da isonomia no uso e acesso dos serviços concedidos;
> > XI.cumprir e fazer cumprir a legislação específica relacionada aos serviços públicos;
> > XIV.moderar, dirimir ou arbitrar conflitos envolvendo o poder concedente ou permitente, os concessionários ou permissionários, no limite das atribuições previstas nesta lei, relativos ao objeto das concessões, permissões e autorizações.

O Decreto Municipal nº 12.975, de 29 de janeiro de 2001, complementa a estrutura da Secretaria Municipal dos Transportes Urbanos e dá outras providências.

A Lei Municipal nº 6.119, de 17 de maio de 2002, que disciplina o acesso nos transportes coletivos e dá outras providências, determina:

> Art. 1º. O acesso pela porta de desembarque dos ônibus urbanos convencionais será permitido, exclusivamente, ao policial militar fardado, limitado ao número de 2 (dois) por veículo, aos deficientes visuais, e também aos deficientes físicos, auditivos e mentais, com dificuldade de locomoção, desde que comprovada a sua carência econômica, e à gestante que não tiver condições de passar pelo torniquete, devendo esta pagar e ter registrada a sua passagem.
>
> > Parágrafo único. Será considerada como carência econômica do portador de deficiência, a comprovação de renda familiar inferior a 3 (três) salários mínimos de referência.
>
> Art. 3º. Os documentos de identificação e todas as normas para cadastramento dos beneficiários e utilização do benefício no transporte de passageiros do Município deverão ser objeto de regulamentação a ser elaborada pelo órgão municipal competente no prazo de até 30 (trinta) dias após publicação da presente lei.

O Decreto Municipal nº 23.946, de 20 de maio de 2013, altera dispositivos do Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Salvador – STCO, aprovado pelo Decreto nº 9.711/1999, modificado pelos Decretos nº 18.760/2008 e nº 21.609/2011.

O Decreto Municipal nº 20.088, de 25 de julho de 2013, altera a integração Aberta e Temporal no Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador – STCO, estabelecida

pelo Decreto nº 17.119/2007, criando o Bilhete Único, ampliando sua operação, e dá outras providências.

O Decreto Municipal nº 23.923, de 14 de maio de 2013, que altera o Regimento da Secretaria Municipal da Saúde – SMS, decreta:

> Art. 2º A Secretaria Municipal da Saúde - SMS tem por finalidade formular e executar a política de saúde pública do município, com as seguintes áreas de competência:
>
> > II - planejamento e operacionalização das ações e serviços públicos de saúde;
>
> Art.22. A Secretaria Municipal da Saúde disporá do Fundo Municipal de Saúde.
>
> Art.18. Ao Secretário Municipal, cumpre:
>
> I - supervisionar, coordenar, orientar, dirigir e fazer executar os serviços de sua Secretaria, de acordo com o planejamento geral da administração;
> II - expedir instruções para execução das leis e regulamentos;
> III - apresentar proposta parcial para elaboração da Lei do Orçamento e relatórios dos serviços de sua Secretaria;
> IV - comparecer à Câmara, dentro dos prazos regulamentares, quando convocado para, pessoalmente, prestar informações;
> V - delegar atribuições aos seus subordinados;
> VI - referendar os atos do Prefeito;
> VII - assessorar o Prefeito em assuntos de competência da Secretaria;
> IX - autorizar a realização de despesas, observando os limites previstos na legislação específica;
> X - celebrar convênios, contratos, ajustes, acordos e atos similares, com instituições públicas e privadas, nacionais, estrangeiras e internacionais, mediante delegação do Prefeito, bem como acompanhar sua execução e propor alterações dos seus termos ou sua denúncia;
> XI - expedir portarias e demais atos administrativos relativos a assuntos da Secretaria;
> XII - orientar, supervisionar e avaliar as atividades de Entidade que lhe é vinculada;
> XVIII - apresentar, periodicamente, ou quando lhe for solicitado, relatório de sua gestão ao Prefeito, indicando os resultados alcançados;
> XIX - praticar atos pertinentes às atribuições que lhe forem delegadas pelo Prefeito;
> XX - encaminhar ao Prefeito anteprojetos de leis, decretos ou outros atos normativos elaborados pela Secretaria.
> Parágrafo único. As atribuições do Secretário Municipal, constantes dos incisos I a VI deste artigo, são as previstas no Art. 60 da Lei Orgânica do Município do Salvador.

> Art.23. Os casos omissos e as dúvidas que venham a surgir, na aplicação do presente Regimento, serão resolvidos pelo titular da Secretaria.

No organograma atual da Secretaria Municipal da Saúde – SMS, o Setor de Informações em Zoonoses, a Subgerência de Ações Básicas, a Subgerência de Apoio Diagnóstico Laboratorial de Zoonoses e Entologia, assim como a Subgerência Administrativa estão subordinados à Gerência do Centro de Controle de Zoonoses.

A Subgerência de Ações Básicas da Secretaria Municipal da Saúde – SMS possui Setor de Controle de Zoonoses Transmitidas por Animais de Pequeno Porte, Setor de Controle de Zoonoses Transmitidas por Animais de Médio e Grande Porte, Setor de Controle de Vetores e Animais Peçonhentos, Setor de Vigilância e Controle a Outras Zoonoses Urbanas e Setor de Promoção à Saúde e Controle da População Animal.

Segundo o parágrafo único do art. 3º do Decreto Municipal nº 23.923, de 14 de maio de 2013, que altera o Regimento da Secretaria Municipal da Saúde – SMS, a Secretaria Municipal da Saúde contará com assessoramento jurídico, que lhe será prestado pela Representação da Procuradoria Geral do Município do Salvador - RPGMS, conforme disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 03, de 15 de março de 1991.

De acordo com a alínea c.2) do art. 9º do Decreto Municipal nº 23.923/2013, compete, mediante Setores de Vigilância e Zoonoses, identificar e monitorar situações e fatores de risco, relacionados a produtos e serviços ofertados à população.

4. Considerações Finais

O Código Nacional de Trânsito não tem uma legislação específica sobre segurança no transporte de cães e gatos.

O advogado Marcelo Araújo, assessor jurídico de Câmara Temática do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) explica que cães e gatos não são considerados passageiros nem carga.

O veterinário Mateus Passos explica que em qualquer ocasião, é necessário ficar atento às regras do órgão regulador. Duas exigências comuns em todos os meios de transporte, no caso de cães e gatos, é que eles estejam com a vacina antirrábica atualizada e que o dono apresente um atestado de saúde, emitido por um veterinário.

De acordo com o site http://www.petrede.com.br/, o transporte de cães e gatos tem diferentes regras para ônibus, aviões e carros, que variam conforme a empresa prestadora do serviço. Animais precisam estar com a vacinação em dia.

Para levar o animal de estimação no ônibus, antes de comprar a passagem, é preciso consultar a empresa. Atualmente, na Rodoferroviária de Curitiba, 35 (trinta e cinco) empresas de transporte prestam serviços. Algumas delas não permitem o transporte de animais e outras exigem que ele seja levado no bagageiro. Explica Jair José Carvalho, administrador do terminal:

> "Se a pessoa, ao embarcar, deixar de apresentar a documentação exigida, estará impedida de transportar o animal até que regularize a situação, da mesma forma como acontece com crianças ou adolescentes cuja documentação também deve estar em dia".

Em 2012, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Alimentos para Animais de Estimação (ANFALPET), o Brasil alcançou a marca de 101,1 milhões de pets. Destes, 35,7 milhões de cães e 19,8 milhões de gatos, tornam-se a segunda maior população desses bichos no planeta. O mercado pet está cada vez mais presente nas prateleiras dos mercados, em pet shops, clínicas veterinárias e até em novos hospitais públicos construídos para atender os bichos.

RAFAEL CARVALHO REZENDE OLIVEIRA destaca que entidades do Terceiro Setor possuem natureza jurídica de fundações ou associações civis, a fiscalização exercida pelo Tribunal de Contas sobre o Terceiro Setor, etc. :

> A razão dessa necessidade de prestação de contas por parte das pessoas privadas parceiras encontra-se no fato de serem "administradoras" de dinheiro público e, eventualmente, de bens públicos. Aplica-se, por isso, a regra do art. 70, parágrafo único da CRFB.
>
> Da mesma forma, a sociedade civil também poderá fiscalizar as referidas pessoas, seja indiretamente, por meio da atuação do Ministério Público, seja diretamente, por qualquer cidadão. Nesse último caso, com a propositura, especialmente, da ação popular.

A Lei Federal nº 9.790, de 23 de março de 1999, dispõe sobre a qualificação de pessoas jurídicas de direito privado, sem fins lucrativos, como Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público. A alínea "b" do inciso VII do art. 4º institui e disciplina o Termo de Parceria, e dá outras providências, estabelecendo a necessidade de publicidade do relatório de atividades e das demonstrações financeiras da entidade para possibilitar a fiscalização por qualquer cidadão.

OLSEN HENRIQUE BOCCHI entende que qualquer projeto, independentemente da presença de órgãos governamentais ou de ser financiado por recursos públicos, deve ser suficientemente planejado, estabelecendo diretrizes para uma execução futura. Ademais,

> Para convênios e termos de parceria, os planos/proposta de execução futura serão denominados unicamente de planos de trabalho, apesar de algumas vezes serem utilizadas nomenclaturas diversas, como plano de atividades ou programa de trabalho. Todos servem para o mesmo fim: a delimitação da futura execução de projetos de interesse público, salvo algumas peculiaridades a serem observadas quando derem respaldo aos termos de parceria, no que concerne à previsão de critérios objetivos de avaliação de desempenho, mediante indicadores de resultado.
>
> A legislação aplicável aos planos de trabalho é muito vasta e necessita de muito cuidado no seu manejo. O cuidado com um plano de trabalho substancial é essencial para que haja sucesso em

qualquer projeto de interesse público, uma vez que todas as ações financiadas pelos cofres públicos deverão se pautar nos princípios peculiares da administração. A concepção economicidade aliada a técnica, imbuída no conceito de eficiência, deverá otimizar o projeto em sua globalidade.

Os erros mais comuns, apontados pelo Tribunal de Contas da União, são: plano de trabalho pouco detalhado; caracterização insuficiente da situação de carência dos recursos; projeto básico incompleto e/ou com informações insuficientes; ausência de projeto básico, orçamento subestimado ou superestimado.

Os erros mais comuns na execução financeira dos planos de trabalho são: saque total dos recursos sem levar em conta o cronograma físico; realização de despesas fora da vigência do instrumento; saque dos recursos para pagamento em espécie de despesas; utilização de recursos para finalidade diversa do instrumento ou estranha ao objeto; pagamento antecipado a fornecedor de bens e serviços; transferência de recursos da conta-corrente específica para outras contas; retirada de recursos para outra finalidade com posterior ressarcimento; aceitação de documentação inidônea para comprovação de despesas (notas fiscais falsas, por exemplo); falta de conciliação entre os débitos em conta e os pagamentos efetuados (deve constar o nº do convênio ou do termo de parceria em cada nota ou recibo vinculado); ausência de aplicação de recursos no mercado financeiro, quando o prazo previsto de utilização for superior a 30 dias; uso dos rendimentos de aplicação financeira para finalidade diferente da prevista no instrumento.

Prestar contas das verbas a serem empregadas em projetos não significa ingerência estatal em seu funcionamento interno, e sim a obediência aos princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da economicidade e da eficiência, sempre tomando como base uma interpretação conforme a realidade dos fatos, a finalidade coletiva e, principalmente, inteligentemente.

Vale lembrar que um estudo técnico não pretende esgotar o assunto.

Katiane da Silva Souza

Analista Legislativa da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais

katiane.souza@cms.ba.gov.br

Matrícula nº 6048