



# **MANUAL DE CÁLCULO DA TARIFA DE ÔNIBUS DE PORTO ALEGRE**

**2013 – 2ª Edição**

# **MANUAL DE CÁLCULO DA TARIFA DE ÔNIBUS DE PORTO ALEGRE**

Porto Alegre, Julho de 2013

BRASIL, Empresa Pública de Transporte e Circulação, Manual de Cálculo da Tarifa de Ônibus de Porto Alegre. Porto Alegre, EPTC, 2013. 80 p. il.

1 – Transporte Urbano. 2 – Transporte Coletivo por Ônibus. 3 – Tarifa de Ônibus Urbano.

Gerência de Projetos e Estudos de Mobilidade – GPEM

Coordenação de Regulação de Transportes – CRET – EPTC

## **APRESENTAÇÃO**

O presente manual é fruto de esforço realizado pela Coordenação de Regulação de Transportes – CRET, da EPTC, Empresa Pública de Transporte e Circulação, com vistas a disponibilizar ao público em geral condições de realizar o cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre.

A atual forma de cálculo da tarifa de ônibus segue modelo sugerido pelo GEIPOT/EBTU – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – que, no início da década de 80 desenvolveu uma metodologia que culminou no lançamento das Instruções Práticas para Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos. Esta metodologia serviu de orientação para o corpo técnico de diversas Prefeituras de municípios brasileiros.

A planilha de cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre sofreu ao longo do tempo algumas atualizações, com base nesta Instrução Prática elaborada pelo GEIPOT/EBTU, para refletir da melhor forma os custos do setor para as condições de transporte na cidade.

O objetivo deste manual é permitir ao seu usuário conhecer, entender e reproduzir o cálculo da tarifa de ônibus nas condições em que for exigida a utilização da planilha de cálculo para condições operacionais semelhantes as observadas em Porto Alegre. Seus coeficientes de consumo e índices de uso foram atualizados em 2003, em virtude dos avanços tecnológicos e sociais ocorridos desde a revisão anterior, realizada pelo próprio GEIPOT em 1993.

Vanderlei Luis Cappellari  
Secretário Municipal dos Transportes/Diretor-Presidente da EPTC

## LISTA DE TABELAS

1	Cálculo do fator de depreciação anual por faixa etária	13
2	Determinação da idade média da frota dos consórcios e do sistema	14
3	Cálculo do fator de depreciação e remuneração da frota com cinco anos	15
4	Determinação da depreciação da frota na planilha de cálculo tarifário	16
5	Cálculo do fator de remuneração mensal por faixa etária	17
6	Determinação da remuneração corrigida adotada no cálculo tarifário	18
7	Alíquotas dos encargos Grupo A incidentes na folha dos rodoviários	22
8	Alíquotas dos encargos Grupo B incidentes na folha dos rodoviários	22
9	Alíquotas dos encargos Grupo C incidentes na folha dos rodoviários	23
10	Empresas operadoras de Porto Alegre	26
11	Coeficientes de consumo de diesel por categoria de veículo da frota	31
12	Coeficientes de consumo de lubrificantes	33
13	Relação de pneus e recapagens por tipo de veículo	33
14	Alíquotas dos tributos da planilha tarifária	36
15	Classificação da frota de veículos	39

## LISTA DE FÓRMULAS

1	Cálculo da tarifa de ônibus	10
2	Preço do veículo híbrido	11
3	Fator de depreciação anual	13
4	Depreciação da frota	14
5	Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos	16
6	Custo total da depreciação por quilômetro	17
7	Remuneração da frota	17
8	Remuneração de máquinas, instalações e equipamentos	18
9	Remuneração do almoxarifado	19
10	Custo total da remuneração por quilômetro	19
11	Custo total de capital por quilômetro	19
12	Despesa com pessoal operacional	23
13	Despesa com pessoal operacional por quilômetro	24
14	Despesa com pessoal de manutenção	24
15	Despesa com pessoal de manutenção por quilômetro	25
16	Despesa com pessoal administrativo por quilômetro	25
17	Despesa com pró-labore da diretoria	26
18	Despesa com plano de saúde dos rodoviários	27
19	Despesa com peças e acessórios	28
20	Despesas gerais	29
21	Despesas com seguros	29
22	Custo do combustível	30
23	Despesa com lubrificantes	32
24	Custo da rodagem veículos leves	34
25	Custo da rodagem veículos pesados	34
26	Custo da rodagem veículos trucados	34
27	Custo da rodagem veículos articulados ou especiais	35
28	Custo com rodagem da frota	35
29	Custo total antes dos tributos	36
30	Custo total com tributos	37
31	Tarifa	37
32	Cálculo do Percurso Médio Mensal	40
33	Cálculo do Passageiro Equivalente	41
34	Cálculo do Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK	42

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	08
2	O ATUAL MODELO DE PLANILHA DE CÁLCULO DO GEIPOT	08
3	CÁLCULO TARIFÁRIO DO ÔNIBUS - MODELO PORTO ALEGRE	09
3.1	CONCEITO DE TARIFA	10
3.2	CUSTOS OU DESPESAS FIXOS	10
3.2.1	Cálculo do valor do veículo híbrido	11
3.2.2	Custos de capital	12
3.2.3	Despesas com pessoal	20
3.2.3.1	<i>Despesa com pessoal operacional, manutenção e administrativo</i>	20
3.2.3.2	<i>Despesa com pró-labore da diretoria</i>	26
3.2.3.3	<i>Despesa com plano de saúde dos rodoviários</i>	27
3.2.4	Despesas com peças e acessórios	27
3.2.5	Despesas administrativas ou outras despesas	28
3.3	CUSTOS OU DESPESAS VARIÁVEIS	30
3.3.1	Combustível	30
3.3.2	Lubrificantes	32
3.3.3	Pneus ou rodagem	33
3.4	TRIBUTOS	36
3.5	FORMA DE COLETA DOS PREÇOS DOS INSUMOS	37
3.6	DADOS OPERACIONAIS	38
3.6.1	Frota	39
3.6.2	Rodagem	40
3.6.3	Percurso Médio Mensal	40
3.6.4	Passageiros Equivalentes	41
3.6.5	Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro	42
	ANEXOS	43





## **1. INTRODUÇÃO**

O cálculo tarifário do transporte coletivo na maioria das cidades brasileiras adota um modelo de planilha desenvolvido, em 1982, pelo GEIPOT/EBTU – Grupo de Trabalho, formado por técnicos de diversas capitais, funcionários do Ministério dos Transportes, entre outros, e coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes para padronizar a forma de cálculo da tarifa do ônibus.

Muitas capitais brasileiras, inclusive Porto Alegre, passaram a adotar esta planilha desde então, atualizando seus coeficientes de consumo e índices de uso, considerando os condicionantes locais de operação e os avanços tecnológicos da frota e seus equipamentos.

Este Manual tem por objetivo apresentar o procedimento de cálculo da planilha tarifária do transporte coletivo de Porto Alegre, com base na legislação em vigor, demonstrando, inclusive, a forma de coleta de preços atualmente adotada.

## **2. O ATUAL MODELO DE PLANILHA DE CÁLCULO DO GEIPOT**

O atual modelo de cálculo tarifário do ônibus urbano, adotado pela maioria das cidades brasileiras, está baseado na metodologia desenvolvida pelo GEIPOT/EBTU – Grupo de Trabalho, coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes em 1982. Este produto àquela época foi aplicado por técnicos de diversas prefeituras, principalmente àquelas que não tinham condições de realizar estudos tarifários mais aprofundados. A utilização deste modelo gerou a necessidade de revisões dos seus coeficientes. Em 1993 foi instituído através da Portaria nº 644/MT um grupo de trabalho coordenado pelo EBTU e composto por integrantes do Fórum Nacional dos Secretários de Transportes, a Associação Nacional das Empresas dos Transportes Urbanos (NTU), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com a supervisão do Ministério dos Transportes.

O trabalho de revisão realizado por este grupo permitiu uma consagração do modelo GEIPOT 1982, e ao revisar os coeficientes de consumo e índices de uso da época, readequou a planilha de cálculo aos avanços tecnológicos ocorridos naquela década.

Em 2003, a Prefeitura de Porto Alegre, apoiada pelo Conselho Municipal dos Transportes Urbanos (COMTU), sob a Coordenação da EPTC e com a participação efetiva das empresas operadoras do transporte urbano por ônibus e da Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP), revisou a sua planilha GEIPOT 1993.





Assim como o grupo instituído em 1993, a revisão realizada em 2003 procurou atualizar apenas os coeficientes de consumo e os índices de uso para as condições de transporte do sistema da cidade. O resultado deste trabalho foi aplicado ao cálculo tarifário de 2004, permitindo uma redução de aproximadamente 5% no custo quilométrico calculado. Os itens revisados da planilha de cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre foram: combustíveis e lubrificantes, pneus, despesas com peças e acessórios, outras despesas e despesas com pessoal de manutenção e pessoal administrativo.

Portanto, os coeficientes destes itens de custos, na planilha de Porto Alegre, refletem mais próximo da realidade os custos do transporte por ônibus na cidade. Os únicos itens, cujos coeficientes ainda são aqueles recomendados pela planilha GEIPOT 1993 são: depreciação de máquinas, equipamentos e instalações, e remuneração do capital empregado em almoxarifado e em instalações e equipamentos, itens pouco representativos no valor da tarifa.

### **3. CÁLCULO TARIFÁRIO DO ÔNIBUS – MODELO PORTO ALEGRE**

O Manual de Cálculo Tarifário de Ônibus da EPTC, baseado no manual de cálculo do GEIPOT, acrescentou um sub-capítulo sobre a forma de coleta de preços dos insumos que compõe o serviço de transporte. Este capítulo divide-se em: conceito de tarifa, custos fixos, custos variáveis, tributos e indicadores operacionais (passageiro equivalente, quilometragem percorrida e Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK).

O procedimento de cálculo da tarifa de ônibus em Porto Alegre é determinado pelo Decreto Municipal nº 14.459 de 30 de janeiro de 2004 (**Anexo A**). O cálculo ou os estudos de revisão tarifária somente podem ser solicitados, de acordo com o disposto na Lei Municipal nº 8.023, de 24 de julho de 1997 (**Anexo B**), pelas empresas permissionárias do sistema de transporte coletivo por ônibus, quando houver revisão salarial da categoria dos trabalhadores rodoviários, através do respectivo dissídio coletivo, ou quando a inflação acumulada, desde o último reajuste, medida pelo IGPM (Índice Geral de Preços – Mercado) da Fundação Getúlio Vargas, ultrapassar a 8% (oito por cento).



### 3.1. CONCEITO DE TARIFA

Tarifa é o rateio dos custos totais de um serviço entre os usuários pagantes. Os custos de apropriação da tarifa dividem-se em: custos fixos e custos variáveis, também denominados de custos quilométricos, acrescidos dos tributos cobrados na localidade (ISS, PIS, COFINS e Taxa de Gerenciamento).

Ao mesmo tempo que a tarifa deve cobrir os custos da prestação dos serviços, também deve observar a capacidade de pagamento dos usuários, conforme disposto no Art.12 da Lei Municipal nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998 (**Anexo C**).

A Fórmula 1 expressa a forma de cálculo da tarifa de ônibus.

$$TAR = \frac{(CF + CV) \times \left(100 - \frac{T}{100}\right)}{IPK} \quad (1)$$

Onde,

TAR: Tarifa;

CF: Custos Fixos;

CV: Custos Variáveis;

T: Tributos;

IPK: Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro.

### 3.2. CUSTOS OU DESPESAS FIXOS

Os custos fixos são aqueles gastos que independem da quilometragem percorrida, ou seja, devem ser cobertos mesmo que o serviço não tenha sido prestado.

Os custos fixos que compõe a planilha de cálculo do ônibus são: custos de capital (depreciação e remuneração do capital investido na frota), custos com pessoal (operacional, manutenção e administrativo), despesas com peças e acessórios e despesas administrativas (outras despesas, seguro DPVAT, seguro passageiro e Plano de Saúde e pró-labore diretoria). A seguir, será apresentado o conceito de cada item e a forma de cálculo dos mesmos.

Antes porém, será apresentado o cálculo do valor do veículo híbrido, que servirá de base para o cálculo dos itens depreciação, remuneração, peças e acessórios e



outras despesas. Os itens diretamente relacionados com o valor do veículo híbrido são bem significativos para formação da tarifa de ônibus em Porto Alegre.

### 3.2.1 Cálculo do valor do veículo híbrido

O veículo híbrido é aquele que representa a média dos modelos existentes na frota. Ele corresponde a média ponderada dos preços dos diversos modelos de veículos da frota agrupados em famílias. A família de modelos de veículos da frota corresponde ao agrupamento de modelos com características semelhantes, que normalmente inclui veículos que não são mais fabricados, mas que por estarem ainda em circulação, devem ser considerados no cálculo do valor do veículo híbrido. As características analisadas para agrupamento dos modelos em famílias são: tipo do veículo, em função da motorização (leve, pesado, trucado e articulado ou especial), posição do motor (dianteiro, traseiro e central) e presença ou não de câmbio automático.

No entanto, podem ocorrer casos excepcionais, nos quais um determinado modelo não se encaixa em todas as características acima listadas. Nesse caso, pode ser necessário incluir a característica preço nesta avaliação. No caso da planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre, em 2013, de um total de 30 modelos de veículos da frota, foram formadas 21 famílias. Os preços de veículos novos, representativos das famílias, são consultados junto aos revendedores de chassis e carrocerias. O preço final de uma família de veículo(s) da frota é a soma dos preços de chassi e de carroceria. O preço final do veículo híbrido é calculado aplicando-se a Fórmula 2 abaixo.

$$V_{VH} = \sum_{i=1}^n \frac{f \times (p_{ch} + p_{ca})}{F} \quad (2)$$

Onde,

$V_{VH}$ : Valor do veículo híbrido;

$f$ : frota da família  $n$ ;

$p_{ch}$ : preço do chassi da família de veículos  $n$ ;

$p_{ca}$ : preço da carroceria da família de veículos  $n$ ;

$F$ : Frota total.

Para fins de cálculo da depreciação e da remuneração deve-se descontar do valor do veículo híbrido o custo da rodagem ou pneus, pois os mesmos já são considerados nos custos variáveis. Porém, no cálculo das despesas com peças e acessórios e das



despesas administrativas ou outras despesas deve ser considerado o valor do veículo híbrido sem desconto do custo dos pneus.

### 3.2.2 Custos de capital

Os custos de capital subdividem-se em depreciação do veículo, depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, remuneração do capital imobilizado em veículos, remuneração de máquinas, instalações e equipamentos e remuneração do almoxarifado.

Os custos de depreciação e remuneração dos veículos são calculados por faixa etária, pelo método da soma dos dígitos decrescentes, de acordo com a vida útil do veículo, levando-se em conta o ano de fabricação e/ou a data do primeiro emplacamento do veículo, desde que esta última não ultrapasse a 6 (seis) meses do ano de fabricação.

A idade média da frota, para fins de depreciação e remuneração no cálculo tarifário, não deve ser inferior a 5 (cinco) anos.

A depreciação de capital corresponde a redução do valor de um bem durável, resultante do desgaste pelo uso ou obsolescência tecnológica. Para efeito do cálculo tarifário são consideradas a depreciação dos veículos que compõe a frota total e a depreciação de máquinas, instalações e equipamentos. A depreciação pode ser entendida, de maneira simples, como sendo a parcela de custo paga na tarifa para que as empresas renovem a frota ao final da vida útil do veículo.

A depreciação depende de três fatores: a vida economicamente útil em anos, o valor residual do veículo em percentual e o método de cálculo.

A vida economicamente útil de qualquer bem durável é o período durante o qual a sua utilização é mais vantajosa do que sua substituição por um novo bem equivalente. O GEIPOT recomenda vidas diferenciadas para cada tipo de veículo, classificado quanto a potência do motor, leve (abaixo de 200cv), pesado, trucado e especial (acima de 200cv). Para o veículo leve, o GEIPOT recomenda 7 (sete) anos de vida útil, para o veículo pesado, 10 (dez) anos e para os veículos especiais, 12 (doze) anos. Porto Alegre, no entanto, adota uma vida útil única de 10 (dez) anos para todos os tipos de veículos, segundo o Decreto 14.459/04. No entanto, a Lei 4.260 de 31 de dezembro de 1976 (**Anexo D**) permite, segundo condições mais severas de vistoria, que a vida útil de um veículo da frota pode ser estendida por mais 36 (trinta e seis) meses.

O valor residual representa o resíduo do valor original do veículo, após o limite de vida útil estabelecido, ou seja, após o término da vida útil o veículo ainda possui um



valor de revenda. Esse resíduo é expresso em percentual e é desconsiderado no cálculo da depreciação. O valor residual pode ser obtido através de pesquisa junto ao mercado de compra e venda de veículos usados. O valor adotado na planilha de cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre é de 15% do valor do veículo híbrido, conforme indicado pela planilha GEIPOT.

O método de cálculo adotado em Porto Alegre, recomendado pelo GEIPOT, e regulamentado pelo Decreto 14.459/04 é o da Soma dos Dígitos Decrescentes ou Método de Cole. Este método caracteriza-se por uma perda acentuada do valor do veículo no início de sua utilização, que se atenua com o passar do tempo. É um método indicado para o tipo de veículo rodoviário. A Fórmula 3 demonstra a forma de cálculo do fator de depreciação anual.

$$F_j = \frac{VU - j + 1}{1 + 2 + \dots + VU} \times (1 - (VR / 100)) \quad (3)$$

Onde,

F<sub>j</sub>: Fator de depreciação anual para o ano j;

j: limite superior da faixa etária (anos);

VU: Vida útil adotada (anos);

VR: Valor residual adotado (%).

Os coeficientes de depreciação anual são obtidos multiplicando-se o fator de depreciação anual de cada faixa etária pela quantidade de veículos (do tipo considerado) enquadrados nessa faixa. O coeficiente de depreciação anual da frota, para cada tipo de veículo, é obtido somando-se os coeficientes de todas as faixas etárias. A depreciação mensal por veículo, para cada tipo de veículo, é obtida multiplicando-se o coeficiente de depreciação anual pelo preço do veículo novo sem rodagem, dividindo-se o resultado pela frota de veículos do tipo considerado e dividindo-se o novo resultado por 12 (doze). A Tabela 1 a seguir demonstra o cálculo do fator de depreciação para a frota considerada em Porto Alegre.

**Tabela 1:** Cálculo do fator de depreciação anual por faixa etária

Faixa etária (anos)	Fator de depreciação
0-1	0,85 x 10/55 = 0,1545
1-2	0,85 x 9/55 = 0,1391
2-3	0,85 x 8/55 = 0,1236

3-4	$0,85 \times 7/55 = 0,1082$
4-5	$0,85 \times 6/55 = 0,0927$
5-6	$0,85 \times 5/55 = 0,0773$
6-7	$0,85 \times 4/55 = 0,0618$
7-8	$0,85 \times 3/55 = 0,0464$
8-9	$0,85 \times 2/55 = 0,0309$
9-10	$0,85 \times 1/55 = 0,0155$
Acima de 10	zero

A depreciação do veículo na planilha de cálculo tarifária será obtida multiplicando-se o preço do veículo híbrido da frota, descontado o custo dos pneus, pela soma ponderada da frota por faixa etária e seus respectivos coeficientes, dividido por 12, e dividida pela frota total, conforme demonstrado na Fórmula 4 abaixo.

$$D_f = \sum_i^j (c \times f) \times \frac{P}{F} \quad (4)$$

Onde,

$D_f$ : Depreciação da frota para o somatório das faixas etárias de  $i$  a  $j$ ;

$c$ : fator de depreciação;

$f$ : frota de cada faixa de ano;

$P$ : Preço do veículo híbrido da frota descontado o custo com pneus;

$F$ : Frota total.

Porém, de acordo com o §4º do Art.4º do Decreto 14.459/04, para efeitos do cálculo da depreciação e da remuneração da frota, a idade média não poderá ser inferior a 5 (cinco) anos. Dessa forma, sempre que o cálculo da depreciação e da remuneração for realizado, deve ser determinado inicialmente a idade média da frota do sistema, e de cada consórcio em particular, conforme Tabela 2 abaixo.

**Tabela 2:** Determinação da idade média da frota dos consórcios e do sistema

Faixa etária	Frota	Idade (anos)
0-1	1	0,5
1-2	1	1,5
2-3	1	2,5
3-4	1	3,5



4-5	1	4,5
5-6	1	5,5
6-7	1	6,5
7-8	1	7,5
8-9	1	8,5
9-10		9,5
Acima de 10		10,5
Total	9	4,5

No exemplo acima, a idade média da frota de nove veículos é 4,5 anos (quatro anos e meio). Dessa forma, segundo o Decreto 14.459/04, deverá ser adotado o coeficiente de depreciação e remuneração para uma idade média da frota em 5 (cinco) anos. Os fatores de depreciação e remuneração calculados para uma frota com 5 (cinco) anos de idade média são, respectivamente, de 0,085 e 0,0049, conforme demonstrado na Tabela 3 abaixo. Estes valores foram obtidos multiplicando-se a soma ponderada dos coeficientes de depreciação e remuneração pela frota de cada faixa etária, dividido pela frota total.

**Tabela 3:** Cálculo do fator de depreciação e remuneração da frota com cinco anos

Faixa etária	Frota	Fator deprec.	Fator remun.
0-1	1	0,154545	0,010000
1-2	1	0,139091	0,008455
2-3	1	0,123636	0,007064
3-4	1	0,108182	0,005827
4-5	1	0,092727	0,004745
5-6	1	0,077273	0,003818
6-7	1	0,061818	0,003045
7-8	1	0,046364	0,002427
8-9	1	0,030909	0,001964
9-10	1	0,015455	0,001655
Acima de 10		0,000000	0,001500
Total	10	0,085	0,0049

A partir da determinação do fator de depreciação e de remuneração para uma frota com idade média inferior a 5 (cinco) anos, obtém-se o valor mensal de depreciação e remuneração, multiplicando-se a soma ponderada do fator de cada



consórcio pela sua respectiva frota, dividido pela frota total do sistema, conforme expresso na Tabela 4 abaixo.

**Tabela 4:** Determinação da depreciação da frota na planilha de cálculo tarifário

Dados	Sistema	Consórcio A	Consórcio B	Consórcio C	Consórcio D
Frota	36	9	9	9	9
Idade média (anos)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Depreciação calc. ( $D_f$ )	0,2781818	0,0927272	0,0927272	0,0927272	0,0927272
Depreciação corrig. ( $D_f$ )	0,255	0,085	0,085	0,085	0,085

Conforme observado acima, o valor da depreciação corrigida adotado na planilha de cálculo tarifário é inferior ao cálculo da depreciação calculada, segundo critério apresentado na Fórmula 3, pois leva em conta coeficientes de uma frota com idade média “forçada” de 5 (cinco) anos.

Dessa forma, consegue-se limitar o aumento do custo dos itens depreciação e remuneração da frota, pois na prática a frota é “envelhecida”. No entanto, se por um lado há ganho para o usuário, por outro, as empresas não têm prejuízo, pois com uma frota mais nova, têm menores despesas com a manutenção dos veículos.

A depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, correspondente a um veículo, é obtida multiplicando-se o preço do veículo leve ponderado da frota pelo fator 0,0001. Segundo a planilha GEIPOT, esse fator foi obtido por meio de levantamentos realizados em diversas cidades, por ocasião da elaboração da planilha GEIPOT, elaborada em 1982, e revisada em 1993. A Fórmula 5 abaixo demonstra o cálculo da depreciação de máquinas, instalações e equipamentos.

$$D_{mie} = \alpha \times P_{VL} \quad (5)$$

Onde,

$D_{mie}$ : Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos;

$\alpha$ : Coeficiente de depreciação de máquinas, instalações e equipamentos;

$P_{VL}$ : Preço do veículo híbrido leve.

O custo total da depreciação é a soma da depreciação da frota ( $D_f$ ) e da depreciação de máquinas, instalações e equipamentos ( $D_{mie}$ ), dividido pelo PMM, conforme demonstrado na Fórmula 6 abaixo.



$$C_D = \frac{D_f + D_{mie}}{PMM} \quad (6)$$

Onde,

$C_D$ : Custo da depreciação;

$D_f$ : Depreciação da frota;

$D_{mie}$ : Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos;

$PMM$ : Percurso Médio Mensal de um veículo da frota total.

A remuneração do capital imobilizado em veículos pode ser entendida como sendo a parcela paga na tarifa para cobrir os custos do capital investido na aquisição dos veículos da frota, descontadas as parcelas já depreciadas. Essa parcela é calculada através da aplicação de uma taxa de juros. No Brasil, utiliza-se usualmente uma taxa de 12% ao ano.

A Fórmula 7 adotada para o cálculo da remuneração da frota é a seguinte:

$$R_f = \frac{(1 - \sum_0^j \frac{VU - j + 1}{1 + 2 + \dots + VU} \times (1 - (VR/100))) \times (i/100)}{n} \times \frac{P}{F} \quad (7)$$

Onde,

$R_f$ : Remuneração da frota para o somatório das faixas etárias de 0 a j;

j: limite superior da faixa etária (anos);

VU: Vida útil adotada (anos), no caso de Porto Alegre, 10 anos;

i: Taxa de juros, usualmente 12% ao ano;

VR: Valor residual do veículo (%);

n: número de meses do ano;

P: Preço do veículo híbrido, descontado o valor dos pneus;

F: Frota total.

A Tabela 5 abaixo apresenta os fatores de remuneração para cada faixa de ano da frota de Porto Alegre.

**Tabela 5:** Cálculo do fator de remuneração mensal por faixa etária

<b>Faixa etária (anos)</b>	<b>Fator de remuneração</b>
0-1	$(1-0) \times 0,12/12 = 0,10$
1-2	$(1-0,85 \times 10/55) \times 0,12/12 = 0,008454545$



2-3	$(1-0,85 \times 19/55) \times 0,12/12 = 0,007063636$
3-4	$(1-0,85 \times 27/55) \times 0,12/12 = 0,005827273$
4-5	$(1-0,85 \times 34/55) \times 0,12/12 = 0,004745455$
5-6	$(1-0,85 \times 40/55) \times 0,12/12 = 0,003818182$
6-7	$(1-0,85 \times 45/55) \times 0,12/12 = 0,003045455$
7-8	$(1-0,85 \times 49/55) \times 0,12/12 = 0,002427273$
8-9	$(1-0,85 \times 52/55) \times 0,12/12 = 0,001963363$
9-10	$(1-0,85 \times 54/55) \times 0,12/12 = 0,001654545$
Acima de 10	$(1-0,85 \times 55/55) \times 0,12/12 = 0,001500000$

Da mesma forma que no cálculo da soma dos fatores de depreciação, caso a idade média da frota seja inferior a 5 (cinco) anos, o valor da soma dos fatores de remuneração a ser adotado é de 0,0049. O mesmo exemplo, demonstrado na Tabela 4, é apresentado na Tabela 6 para o cálculo da remuneração da frota com idade média inferior a 5 (cinco) anos.

**Tabela 6:** Determinação da remuneração corrigida adotada no cálculo tarifário

Dados	Sistema	Consórcio A	Consórcio B	Consórcio C	Consórcio D
Frota	36	9	9	9	9
Idade média	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Remuneração calc. ( $R_f$ )	0,0157818	0,0052606	0,0052606	0,0052606	0,0052606
Remuner. corrig. ( $R_f$ )	0,0147	0,0049	0,0049	0,0049	0,0049

O cálculo da remuneração de máquinas, instalações e equipamentos é obtido multiplicando-se o valor de um veículo leve ponderado da frota pelo fator ou coeficiente de remuneração de máquinas, instalações e equipamentos 0,0004 (GEIPOT 1993). Este fator corresponde a 4% do preço de um veículo novo completo, multiplicado por 12% ao ano, dividido por 12 (doze) meses, para obter-se a remuneração mensal deste item. A Fórmula 8 demonstra este cálculo.

$$R_{mie} = cr_{mie} \times P_{VL} \quad (8)$$

Onde,

$R_{mie}$ : Remuneração de máquinas, instalações e equipamentos;

$Cr_{mie}$ : Coeficiente de remuneração de máquinas, instalações e equipamentos;

$P_{VL}$ : Preço do veículo leve híbrido.

Já para a remuneração do almojarifado, admite-se um valor de 3% do preço de um veículo leve novo completo, multiplicado por 12% ao ano, dividido por 12 (doze) meses, obtendo-se um fator 0,0003. Este fator deverá ser multiplicado pelo preço do veículo leve ponderado. A Fórmula 9 demonstra este cálculo.

$$R_a = cr_a \times P_{VL} \quad (9)$$

Onde,

$R_a$ : Remuneração do almojarifado;

$Cr_a$ : Coeficiente de remuneração do almojarifado;

$P_{VL}$ : Preço do veículo leve híbrido.

O custo total da remuneração por quilômetro é a soma da remuneração do capital imobilizado na frota ( $R_f$ ), da remuneração de máquinas, instalações e equipamentos ( $R_{mie}$ ) e da remuneração do almojarifado ( $R_a$ ), dividido pelo PMM, conforme demonstrado abaixo pela Fórmula 10.

$$C_R = \frac{R_f + R_{mie} + R_a}{PMM} \quad (10)$$

Onde,

$C_R$ : Custo da remuneração;

$R_f$ : Remuneração da frota;

$R_{mie}$ : Remuneração de máquinas, instalações e equipamentos;

$R_a$ : Remuneração do almojarifado;

PMM: Percurso Médio Mensal.

O cálculo total do custo de capital por quilômetro deve somar o custo total de depreciação (6) e de remuneração (10), conforme demonstrado abaixo pela Fórmula 11.

$$C_c = C_D + C_R \quad (11)$$

Onde,

$C_c$ : Custo de capital;

$C_D$ : Custo total da depreciação;

$C_R$ : Custo total da remuneração.

**Margem de Lucro:**



A tarifa remunera o empresário a uma taxa que varia de acordo com o preço do veículo. Esta margem de lucro não é fixa, pois não existe nenhuma legislação determinando margem fixa de lucro.

Se o preço dos veículos da frota subir acima da variação de preço da tarifa, o retorno é maior, pois significa que foi investido mais em renovação de frota ou que os preços dos veículos subiram acima desta variação. Se os preços dos veículos subirem menos do que a variação da tarifa ou a renovação de frota for abaixo de 10% da frota total, a margem de lucro diminui, pois significa menor investimento em frota.

### **3.2.3 Despesas com pessoal**

Este item engloba todas as despesas com mão de obra, incluindo pessoal operacional (motoristas, cobradores e fiscais), pessoal de manutenção, pessoal administrativo, considerando seus benefícios, os encargos sociais incidentes sobre a folha de pagamento e a remuneração da diretoria (pró-labore).

#### **3.2.3.1 Despesa com pessoal operacional, de manutenção e administrativo**

São considerados como pessoal operacional os motoristas, os cobradores e os fiscais de linhas. As despesas com estas categorias incluem: salários, encargos sociais e vale-refeição. Para determinar as despesas com pessoal operacional deve-se multiplicar todos estes itens mencionados pelo Fator de Utilização (FU), que corresponde a quantidade de trabalhadores, por categoria, necessária para operar cada veículo da frota, durante a jornada de trabalho padrão da categoria, que em Porto Alegre corresponde a 7h10min.

O FU é calculado com base na programação padrão das tabelas de serviço dos motoristas e cobradores para um dia útil, um sábado e um domingo normal de operação. Esta programação é enviada através de um arquivo de texto para a EPTC e decodificada através de um programa denominado FU. O cálculo deste fator considera um adicional para a tripulação efetiva (motoristas e cobradores), necessário para cobrir folgas, férias e faltas. O **Anexo E** apresenta a forma recomendada pelo GEIPOT (1993) para o cálculo do Fator de Utilização de motoristas e cobradores, através de um exemplo do cálculo do fator de utilização do sistema na tarifa de 2013.

O FU de fiscais depende basicamente da estrutura espacial da cidade e dos tipos de linhas que compreendem o sistema de transporte coletivo urbano. O número de fiscais por sistema é de difícil determinação. Algumas premissas, no entanto, são



comuns e devem ser observadas na determinação do fator de utilização de fiscais para qualquer cidade:

- A quantidade de linhas que um fiscal pode controlar é função das características operacionais da linha, principalmente da sua frequência;
- Linhas circulares exigem um único ponto de controle;
- Linhas interbairros exigem dois pontos de controle;
- Linhas centro-bairro exigem dois pontos de controle, mas permitem que um só fiscal controle diversas linhas;
- Embora aos sábados e domingos não haja redução do número de linhas, as frequências são reduzidas, havendo a possibilidade de redução do número de fiscais.

A planilha de cálculo tarifário por ônibus em Porto Alegre adota o valor médio recomendado pelo GEIPOT (1993) para o Fator de Utilização de Fiscais, entre 0,20 e 0,50, ou seja, adota-se o valor 0,35 para o FU de Fiscais.

Os encargos sociais adotados na planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre segue o recomendado pela planilha GEIPOT. Os encargos sociais podem ser classificados em quatro grupos distintos:

A – encargos que incidem diretamente sobre a folha de pagamento e sobre benefícios pagos como salários;

B – benefícios pagos sem a correspondente prestação dos serviços;

C – obrigações que não provocam nem sofrem incidência de outros encargos;

D – incidência cumulativa dos encargos do Grupo A sobre os do Grupo B.

No Grupo A, que totaliza 16,80% sobre a folha de pagamento, estão listadas na Tabela 7 as seguintes alíquotas conforme legislação federal válida para todo o território nacional. Note-se que devido a publicação da Lei Federal nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, reduziu-se a zero a alíquota de 20%, correspondente a contribuição do INSS que incidia sobre a folha de pagamento. Em substituição a esta cobrança, instituiu-se uma alíquota de 2% sobre o faturamento das empresas do transporte urbano. Dessa forma, os encargos sociais passaram a ter os seguintes valores percentuais por grupo, conforme demonstrado na Tabela 7.

**Tabela 7:** Alíquotas dos encargos do Grupo A incidentes na folha dos rodoviários

<b>Encargo</b>	<b>Alíquota (%)</b>
INSS	0,00%
Acidentes de trabalho	3,00%
Salário-educação	2,50%
INCRA	0,20%
SENAT	1,00%
SEST	1,50%
SEBRAE	0,60%
FGTS	8,00%
<b>Total</b>	<b>16,80%</b>

No Grupo B, os encargos variam de acordo com as características do mercado de trabalho local. Dessa forma, os valores devem ser calculados para cada cidade, admitindo-se, porém, adotar-se o valor médio de 13,53%, conforme Tabela 8 abaixo relacionada.

**Tabela 8:** Alíquotas dos encargos Grupo B incidentes na folha dos rodoviários

<b>Encargo</b>	<b>Alíquota (%)</b>
Abono de férias	2,78%
Aviso prévio trabalhado	0,11%
Licença paternidade	0,04%
Licença funeral	0,01%
Licença casamento	0,02%
Décimo terceiro salário	8,33%
Adicional noturno	2,24%
<b>Total</b>	<b>13,53%</b>

E no Grupo C, que a exemplo do Grupo B variam de acordo as características do mercado local de trabalho, podendo-se adotar, caso haja indisponibilidade de dados, o percentual médio de 7,56%, conforme Tabela 9 a seguir.



**Tabela 9:** Alíquotas dos encargos Grupo C incidentes na folha dos rodoviários

Encargo	Alíquota (%)
Depósito por rescisão	3,63%
Aviso prévio indenizado	3,60%
Indenização adicional	0,33%
Total	7,56%

Já o Grupo D corresponde à incidência cumulativa dos encargos do Grupo A sobre os encargos do Grupo B, podendo-se atribuir o valor médio de 2,27%.

Portanto, considerando a soma dos encargos sociais dos quatro grupos acima apresentados, obtém-se um total de 40,16% de encargos sociais incidentes sobre a folha do pessoal operacional.

Além desses itens de despesa com pessoal, ainda deve se acrescentar a despesas com vale-refeição. Está convencionado em Acordo Trabalhista entre o SEOPA (Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre) e o STETCUPA (Sindicato dos Trabalhadores de Transporte Coletivo de Porto Alegre) que as empresas devem fornecer vales-refeições correspondentes aos dias efetivamente trabalhados no intervalo entre pagamentos. No caso da planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre, adota-se uma quantidade de 23 vales-refeições fornecidos por mês. Além disso, as empresas estão autorizadas a descontar de seus empregados os valores correspondentes à participação destes no custo do vale-refeição no percentual de 20% (vinte por cento). O benefício fiscal adotado na planilha de cálculo é de 25%.

Desta feita, o cálculo da despesa com pessoal operacional (motoristas, cobradores e fiscais) é expresso da seguinte forma, conforme Fórmula 12.

$$D_{po} = [Es \times (Sm \times Fum + Sc \times Fuc + Sf \times Fuf)]_1 + [Vr \times Qvr \times C \times (1 - Bf) \times (Fum + Fuc + Fuf)]_2 \quad (12)$$

Onde,

$D_{po}$ : Despesa com pessoal operacional

Es: Encargos Sociais;

Sm: Salário motorista;

Sc: Salário cobrador;

Sf: Salário fiscal;

Fum: Fator de utilização motorista;

Fuc: Fator de utilização cobrador;

Fuf: Fator de utilização fiscal



Vvr: Valor do vale-refeição;

Qvr: Quantidade de vales-refeições;

C: Custo da empresa;

Bf: Benefício fiscal da empresa.

Para obter o valor da despesa com pessoal operacional por quilômetro basta dividir o valor de  $D_{po}$  pelo PMM (Percurso Médio Mensal), cujo significado será melhor explicado, assim como os demais indicadores operacionais, no Capítulo 4. Esta despesa final por quilômetro pode ser expressa segundo a Fórmula 13.

$$D_{po} = \frac{[1] + [2]}{PMM} \quad (13)$$

Onde,

$D_{po}$ : Despesa com pessoal operacional por quilômetro;

[1]: fórmula correspondente ao cálculo da Fórmula 12, denominada parcela salário;

[2]: parcela 2 do cálculo da Fórmula 12, denominada parcela benefício vale-refeição;

PMM: Percurso Médio Mensal.

A despesa com pessoal de manutenção, corresponde aos gastos da empresa com o pessoal envolvido na manutenção da frota. O GEIPOT recomenda, e a planilha de Porto Alegre adota, a vinculação desta despesa à despesa com pessoal operacional. Dessa forma, o cálculo da despesa com pessoal de manutenção é apresentado pela Fórmula 14 abaixo.

$$D_{pm} = [1] \times Fu_{pm} + [2] \times Fu_{pm} \quad (14)$$

Onde,

$D_{pm}$ : Despesa com pessoal de manutenção;

[1]: fórmula correspondente ao cálculo da Fórmula 12, denominada parcela salário;

[2]: parcela 2 do cálculo da Fórmula 12, denominada parcela benefício vale-refeição;

$Fu_{pm}$ : Fator de utilização ou coeficiente do pessoal de manutenção.

O Fator ou Coeficiente de utilização do pessoal de manutenção foi obtido através da relação entre as despesas com pessoal de manutenção e as despesas com pessoal de operação, conforme observado nos balancetes mensais das empresas no ano de 2002. Este coeficiente, conforme observado no Decreto 14.459/04 é de 0,1139, ou seja, a despesa com pessoal de manutenção equivale a cerca de 11% da despesa com pessoal operacional.

A despesa final por quilômetro do pessoal de manutenção pode ser expressa pela Fórmula 15 abaixo.

$$D_{pm} = \frac{[1] \times Fu_{pm} + [2] \times Fu_{pm}}{PMM} \quad (15)$$

Onde,

$D_{pm}$ : Despesa com pessoal de manutenção;

[1]: fórmula correspondente ao cálculo da Fórmula 12, denominada parcela salário;

[2]: parcela 2 do cálculo da Fórmula 12, denominada parcela benefício vale-refeição;

$Fu_{pm}$ : Fator de utilização ou coeficiente do pessoal de manutenção;

PMM: Percurso Médio Mensal.

A despesa com pessoal administrativo por quilômetro, segundo o GEIPOT, e adotada na planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre, está vinculada a despesa com pessoal operacional e de manutenção, conforme Fórmula 16 abaixo.

$$D_{pa} = \frac{D_{po} + D_{pm}}{PMM} \times C_{pa} \quad (16)$$

Onde,

$D_{pa}$ : Despesa com pessoal de administração por quilômetro;

$D_{po}$ : Despesa com pessoal operacional (12);

$D_{pm}$ : Despesa com pessoal de manutenção (14);

$C_{pa}$ : Fator de utilização ou coeficiente de pessoal administrativo;

PMM: Percurso Médio Mensal.

O Fator ou Coeficiente de utilização do pessoal administrativo foi obtido através da relação das despesas com pessoal de manutenção com as despesas com pessoal de operação, conforme observado nos balancetes mensais das empresas no ano de



2002. Este coeficiente, conforme observado no Decreto 14.459/04 é de 0,1178, ou seja, equivale a 11,78% da despesa com pessoal operacional.

### 3.2.3.2 Despesa com pró-labore da diretoria

Segundo o GEIPOT, considera-se como remuneração da diretoria a retirada mensal efetuada pelos proprietários das operadoras que efetivamente exercem função de direção. A planilha de Porto Alegre considera que o pró-labore dos diretores equivale a cinco vezes o salário dos motoristas, devendo ser acrescido a contribuição para o INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social) – atualmente 15% - e limitado a 3 (três) diretores por empresa. Este valor deve ser ponderado pela frota total e pelo PMM, para obter-se o custo por quilômetro desse item, conforme demonstrado na Fórmula 17 abaixo.

$$D_{dir} = \frac{5 \times S_m \times (1 + INSS) \times dir \times e}{F \times PMM} \quad (17)$$

Onde,

$D_{dir}$ : Despesa com pró-labore dos diretores;

$S_m$ : Salário dos motoristas;

INSS: Alíquota de contribuição para o INSS;

dir: número de diretores;

e: número de empresas do sistema;

F: Frota total;

PMM: Percurso Médio Mensal.

A Tabela 10 abaixo, lista as empresas operadoras do transporte coletivo de Porto Alegre em 2009.

**Tabela 10:** Empresas operadoras de Porto Alegre

Viação Belém Novo Ltda
Cia. Carris Porto Alegrense
Viação Estoril Ltda
Empresa Gazômetro de Transporte S.A.
Auto Viação Navegantes Ltda
Auto Viação Presidente Vargas Ltda
Sociedade de Ônibus Portoalegrense Ltda



Sudeste Transportes Coletivos Ltda
Viação Teresópolis Cavahada Ltda
Transportes Coletivos Trevo S.A.
Viação Alto Petrópolis Ltda
Nortran Transportes Coletivos Ltda
Restinga Transportes Coletivos Ltda

### 3.2.3.3 Despesa com plano de saúde dos rodoviários

Este item de despesa, integrante do acordo coletivo de trabalho entre o sindicato patronal (SEOPA) e o sindicato dos trabalhadores (STETCUPA), é incluído no cálculo tarifário, conforme a Lei Complementar nº 364, de 28 de dezembro de 1995 (**Anexo F**). O valor constante na planilha serve para subsidiar o plano de saúde ambulatorial e o plano odontológico. Para efeitos do cálculo tarifário, este item é calculado da seguinte forma, segundo a Fórmula 18.

$$D_{ps} = \frac{V_P}{PMM} \quad (18)$$

Onde,

$D_{ps}$ : Despesa com plano de saúde dos rodoviários;

$V_P$ : Valor do plano de saúde por ônibus;

$PMM$ : Percurso Médio Mensal.

### 3.2.4 Despesa com peças e acessórios

A despesa com peças e acessórios corresponde a despesa das empresas na compra das peças de reposição para a manutenção dos veículos da frota. O consumo dessas peças e acessórios está diretamente relacionada a quantidade de quilômetros rodados, ao regime de operação da frota, as condições de pagamento, a topografia, ao clima e também pela maneira do motorista conduzir o veículo. Como é difícil para o Poder Público realizar um controle de estoque rígido, para determinação do consumo efetivo das peças, pode-se recorrer ao controle contábil. Em Porto Alegre, este controle é realizado mediante análise dos balancetes mensais enviados pelas empresas operadoras.



O cálculo da despesa com peças e acessórios é feito mediante a multiplicação de um coeficiente de consumo, pelo preço do veículo híbrido dividido pelo PMM. Este coeficiente de despesa com peças e acessórios é determinado mediante a divisão da soma dos gastos das empresas com este item, observados e analisados nos balanços, com o preço médio ponderado da frota destas empresas. O coeficiente de peças e acessórios encontrado na revisão da planilha de cálculo tarifário realizada em 2003 é de 0,0057. O cálculo da despesa com peças e acessórios é expresso pela Fórmula 19 abaixo:

$$D_{p\&a} = \frac{C_{p\&a} \times P_{VH(1)}}{PMM} \quad (19)$$

Onde,

$D_{p\&a}$ : Despesa com peças e acessórios;

$C_{p\&a}$ : Coeficiente de despesa com peças e acessórios, que equivale em Porto Alegre a 0,0057;

$P_{VH}$ : Preço do veículo híbrido;

PMM: Percurso Médio Mensal.

Obs.: (1) o veículo híbrido corresponde ao preço médio ponderado dos veículos da frota.

### 3.2.5 Despesas administrativas ou outras despesas

As despesas administrativas dizem respeito as despesas gerais ou outras despesas e as despesas com seguros obrigatórios e de passageiros.

As despesas gerais consideram os custos necessários a execução dos serviços administrativos, tais como: material de expediente, energia elétrica, telefone, água, aluguéis, informática e outras despesas não diretamente ligadas à operação. O cálculo deste item na planilha é realizado mediante a multiplicação de um coeficiente de outras despesas pelo preço do veículo híbrido dividido pelo PMM. O coeficiente de outras despesas é obtido da mesma forma que se obteve o coeficiente de despesa com peças e acessórios. No caso de Porto Alegre, o valor encontrado na revisão da planilha tarifária realizada em 2003, é de 0,0034. A fórmula de cálculo das despesas gerais é demonstrada abaixo na Fórmula 20.

$$D_G = \frac{C_{OD} \times P_{VH}}{PMM} \quad (20)$$

Onde,

$D_G$ : Despesas gerais ou outras despesas;

$C_{OD}$ : Coeficiente de outras despesas, que equivale em Porto Alegre a 0,0034;

$P_{VH}$ : Preço do veículo híbrido;

$PMM$ : Percurso Médio Mensal.

As demais despesas administrativas, seguro obrigatório, também conhecido como DPVAT (Seguro que cobre Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via terrestre) e seguro passageiro, instituído pela Lei Municipal nº 743, de 29 de novembro de 1951 (**Anexo G**), para assegurar aos passageiros cobertura por morte, invalidez permanente, parcial ou total, bem como coberturas de despesas médicas e hospitalares decorrentes que venham a sofrer durante a utilização do transporte coletivo urbano. A fórmula de cálculo desses dois tipos de seguros é apresentada pela Fórmula 21.

$$D_S = \frac{\frac{C_{mopr} \times f_{pr} + C_{mopu} \times f_{pu}}{F} + \frac{DPVAT}{12}}{PMM} \quad (21)$$

Onde,

$D_S$ : Despesas com seguros;

$C_{mopr}$ : Custo mensal do seguro passageiro por ônibus da(s) empresa(s) privada(s);

$f_{pr}$ : Frota da(s) empresa(s) privada(s);

$C_{mopu}$ : Custo mensal do seguro passageiro por ônibus da(s) empresa(s) pública(s);

$f_{pu}$ : Frota da(s) empresa(s) pública(s);

$DPVAT$ : Valor do seguro obrigatório por ônibus;

$F$ : Frota total;

$PMM$ : Percurso Médio Mensal.

Até aqui foram vistos os custos ou gastos fixos que compõe a planilha de cálculo tarifário do ônibus. Recordando, os custos fixos são compostos de: depreciação e remuneração, despesas com pessoal (incluindo plano de saúde dos rodoviários e





remuneração da diretoria), despesas com peças e acessórios, outras despesas ou despesas administrativa e despesas com seguros (obrigatório e de passageiro).

O próximo capítulo apresentará a metodologia de cálculo dos custos ou despesas variáveis.

### **3.3. CUSTOS OU DESPESAS VARIÁVEIS**

Os custos ou despesas variáveis são aqueles que ocorrem quando o serviço é prestado à população, mantendo relação direta com a quilometragem percorrida, ou seja, sua incidência só ocorre quando o veículo está em operação. Essa despesa, expressa em unidade monetária por quilômetro (R\$/km), é constituída pelas despesas com o consumo de combustíveis, lubrificantes e pneus. Cada parcela dos custos variáveis é resultado do produto do preço unitário de cada componente por um coeficiente de consumo. Os coeficientes adotados no caso da planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre foram calculados mediante pesquisa realizada nas empresas em 2003, e serão apresentados a seguir.

Os coeficientes de consumo, segundo o GEIPOT, estão sujeitos a modificações em função das características de cada região urbana e de seus sistemas de transporte coletivo. O valor do coeficiente pode ser influenciado pela topografia e pelo clima da cidade, pelas condições da malha viária, pela composição e conservação da frota e pelo tráfego na área de operação.

#### **3.3.1 Combustível**

O custo do combustível por quilômetro é obtido pelo somatório da multiplicação do preço do litro do óleo diesel, que atualmente é o único combustível utilizado, pelo coeficiente de consumo específico de cada tipo de veículo, multiplicado pela frota de cada coeficiente específico, dividido pela frota total, conforme demonstrado na Fórmula 22 abaixo.

$$C_c = \sum_1^n \frac{c \times f}{F} \times p \quad (22)$$

Onde,

$C_c$ : Custo do combustível;



c: Coeficiente de consumo de combustível, em litros por quilômetro, de cada categoria de veículo da frota;

f: frota de cada categoria de consumo;

p: preço do litro do óleo diesel;

F: Frota total.

A revisão tarifária realizada em 2003 gerou um aumento do número de categorias de coeficientes de consumo de combustível, que passaram de 3 (três) para 15 (quinze). Após esta revisão, nos anos seguintes outras três categorias foram agregadas ao sistema, totalizando atualmente 18 categorias de consumo de combustível. Isso ocorreu porque identificou-se que itens como ar-condicionado, câmbio automático e posição do motor, além do tipo de motorização aumentavam o consumo, e não eram considerados anteriormente. A combinação destes fatores resultou nas 18 (dezoito) categorias de coeficientes de consumo de combustível, conforme estabelecido pelo Decreto Municipal 14.459 de 30 de janeiro de 2004, atualizado pelo Decreto Municipal 18.150, de 3 de janeiro de 2013 (**Anexo H**). Como novas características, provenientes da evolução tecnológica e da demanda do mercado de veículos ocorrem de tempos em tempos, deve ser realizada uma revisão dos coeficientes de consumo de combustível com a mesma frequência, para evitar lançar um determinado veículo numa categoria de consumo de diesel fora da realidade.

O cálculo do coeficiente de consumo de combustível deve ser realizado dividindo-se o consumo de diesel em litros pela quilometragem realizada pela frota, para cada categoria de veículo. A Tabela 11 a seguir apresenta a relação das 18 (dezoito) categorias de veículos e seus respectivos coeficientes de consumo de diesel.

**Tabela 11:** Coeficientes de consumo de diesel por categoria de veículo da frota

Tipo de veículo	Posição do motor	Ar-condicionado	Câmbio automático	Coeficiente de consumo (l/km)
Leve especial	Dianteiro	Sem	Sem	0,3210
Leve	Dianteiro	Sem	Sem	0,3970
Leve	Traseiro	Sem	Sem	0,3994
Leve	Traseiro	Com	Com	0,5025
Pesado	Dianteiro	Sem	Sem	0,3981
Pesado	Dianteiro	Com	Sem	0,5288
Pesado	Dianteiro	Sem	Com	0,4355

Pesado	Traseiro	Sem	Sem	0,4017
Pesado	Traseiro	Com	Sem	0,4803
Pesado	Traseiro	Sem	Com	0,4733
Pesado	Traseiro	Com	Com	0,6193
Pesado	Central	Com	Com	0,5505
Pesado	Central	Sem	Sem	0,4945
Especial	Dianteiro	Sem	Sem	0,5673
Especial	Central	Sem	Sem	0,6163
Especial	Central	Sem	Com	0,7028
Especial	Traseiro	Sem	Com	0,7047
Especial	Traseiro	Com	Com	0,4483

### 3.3.2 Lubrificantes

A despesa com lubrificantes é calculada multiplicando-se os coeficientes de consumo de cada componente deste item do cálculo (óleo do motor, óleo de caixa, óleo de diferencial, fluído de freio e graxa) pelos seus respectivos preços. Os coeficientes de consumo, nesse caso, são expressos em litros por quilômetro. A Fórmula 23 abaixo demonstra este cálculo.

$$D_L = \sum_1^n c \times p \quad (23)$$

Onde,

$D_L$ : Despesas com lubrificantes;

$c$ : Coeficiente de consumo dos componentes;

$p$ : Preço de cada componente do item lubrificantes.

A forma de obtenção dos coeficientes de consumo dos lubrificantes segue o mesmo procedimento do item combustível, ou seja, divide-se o consumo, em litros, de cada tipo de lubrificante pela quilometragem realizada. A Tabela 12 abaixo apresenta os coeficientes de consumo de lubrificantes por componente.



**Tabela 12:** Coeficientes de consumo de lubrificantes

Componente	Coeficiente
Óleo do motor	0,0016774
Óleo de caixa	0,0003707
Óleo de diferencial	0,0002093
Fluído de freio	0,0000168
Graxa	0,0001266

### 3.3.3 Pneus ou Rodagem

Este item de custo é composto, no caso de Porto Alegre, por pneus e recapagens, pois a pequena frota com pneus com câmara, foi incorporada ao cálculo da vida útil dos pneus. A vida útil dos pneus corresponde ao período, expresso em quilômetros, durante o qual o pneu resiste, e inclui a primeira e a segunda vida, períodos nos quais os pneus ganham uma sobrevida através das recapagens.

Os pneus são classificados em radial e diagonal (com câmara) e por dimensão. A frota de Porto Alegre adota o pneu radial como padrão e as dimensões variam de acordo com o tipo de veículo. Veículos leves, com até 200 cv, possuem dimensão de pneu de 275/80 R22, já veículos pesados, trucados e articulados ou especiais, possuem dimensão de pneu de 295/80 R22.5. Além disso, os veículos leves e os veículos pesados rodam com 6 pneus, permitindo 12 recapagens; enquanto que os veículos trucados rodam com 8 pneus e permitem 16 recapagens e os veículos articulados rodam com 10 pneus e permitem 20 recapagens. A Tabela 13 abaixo facilita a visualização da quantidade de pneus e recapagens por tipo de veículo da frota.

**Tabela 13:** Relação de pneus e recapagens por tipo de veículo

Tipo de veículo	Quantidade de Pneus Novos	Número de recapagens permitidas
Leve	6	12
Pesado	6	12
Trucado	8	16
Especial ou articulado	10	20

A quilometragem mínima admitida para a primeira vida de um pneu, calculada na revisão da planilha tarifária em 2003, é de 53.300 km; enquanto que a soma das quilometragens admissíveis para as duas recapagens é de 110.000km. Portanto, a



vida útil final de um pneu na planilha de cálculo tarifária de Porto Alegre é de 163.300km.

Cada tipo de veículo (leve, pesado, trucado e articulado) tem um custo de rodagem por quilômetro. Dessa forma, apresentaremos na Fórmula 24, 25, 26 e 27 abaixo o cálculo dos custos por tipo de veículo.

$$C_{VL} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu} \quad (24)$$

Onde,

$C_{VL}$ : Custo da rodagem veículos leves;

$q_n$ : quantidade de pneus novos dos veículos leves;

$p_n$ : preço dos pneus novos dos veículos leves;

$q_r$ : quantidade de recapagens permitida para veículos leves;

$p_r$ : preço da recapagem dos pneus dos veículos leves;

$vu$ : vida útil do pneu.

E,

$$C_{VP} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu} \quad (25)$$

Onde,

$C_{VP}$ : Custo da rodagem veículos pesados;

$q_n$ : quantidade de pneus novos dos veículos pesados;

$p_n$ : preço dos pneus novos dos veículos pesados;

$q_r$ : quantidade de recapagens permitida para veículos pesados;

$p_r$ : preço da recapagem dos pneus dos veículos pesados;

$vu$ : vida útil do pneu.

E,

$$C_{VT} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu} \quad (26)$$

Onde,



$C_{VT}$ : Custo da rodagem veículos trucados;  
 $q_n$ : quantidade de pneus novos dos veículos trucados;  
 $p_n$ : preço dos pneus novos dos veículos trucados;  
 $q_r$ : quantidade de recapagens permitida para veículos trucados;  
 $p_r$ : preço da recapagem dos pneus dos veículos trucados;  
 $vu$ : vida útil do pneu.

E,

$$C_{VA} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu} \quad (27)$$

Onde,

$C_{VA}$ : Custo da rodagem veículos articulados;  
 $q_n$ : quantidade de pneus novos dos veículos articulados;  
 $p_n$ : preço dos pneus novos dos veículos articulados;  
 $q_r$ : quantidade de recapagens permitida para veículos articulados;  
 $p_r$ : preço da recapagem dos pneus dos veículos articulados;  
 $vu$ : vida útil do pneu.

A soma do custo da rodagem por quilômetro dos quatro tipos de veículos acima demonstrado, ponderado pela quantidade da frota de cada tipo, e dividido pela frota total, retornará o custo final com rodagem, conforme Fórmula 28 abaixo demonstrada.

$$C_R = \frac{C_{VL} \times f_{VL} + C_{VP} \times f_{VP} + C_{VT} \times f_{VT} + C_{VA} \times f_{VA}}{F} \quad (28)$$

Onde,

$C_R$ : Custo com rodagem da frota;  
 $C_{VL}$ : Custo da rodagem veículos leves;  
 $f_{VL}$ : frota de veículos leves;  
 $C_{VP}$ : Custo da rodagem veículos pesados;  
 $f_{VP}$ : frota de veículos pesados;  
 $C_{VT}$ : Custo da rodagem veículos trucados;  
 $f_{VT}$ : frota de veículos trucados;  
 $C_{VA}$ : Custo da rodagem veículos articulados;



$f_{VA}$ : frota de veículos articulados;

F: Frota total.

A soma dos custos fixos e dos custos variáveis, vistos nos capítulos anteriores, resulta no custo ou gasto quilométrico total, antes dos tributos, conforme Fórmula 29 abaixo relacionada.

$$C_{TAT} = C_F + C_V \quad (29)$$

Onde,

$C_{TAT}$ : Custo Total Antes dos Tributos;

$C_F$ : Custos Fixos;

$C_V$ : Custos Variáveis.

### 3.4. TRIBUTOS

Os tributos (impostos, contribuições e taxas) que incidem sobre a receita operacional das empresas operadoras devem ser incluídos na planilha de custos. Com a publicação da Medida Provisória 617 (Anexo I), de 31 de maio de 2013, e da Lei Complementar nº 715/13 (Anexo J), que reduziram a zero, as alíquotas, respectivamente de, PIS, COFINS e ISS, os tributos remanescentes que incidem na planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre, são: Taxa de Gerenciamento e Alíquota de 2% referente a Lei Federal 12.715/12.

A Taxa de Gerenciamento, é uma taxa municipal instituída pela Lei 8.133 de 12 de janeiro de 1998, para remunerar o Órgão Gestor, no caso a EPTC, nas atribuições que lhe cabem como tal. As alíquotas desses tributos, aplicadas sobre a planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre são apresentadas na Tabela 14.

**Tabela 14:** Alíquotas dos tributos da planilha tarifária

<b>Tributo</b>	<b>Alíquota (%)</b>
PIS	0,00
COFINS	0,00
ISSQN	0,00
Taxa de Gerenciamento	3,00
Lei Federal 12.715/13	2,00
Total	5,00

O cálculo dos tributos sobre o custo quilométrico é realizado conforme a Fórmula 30 a seguir.

$$C_T = \frac{C_{TAT}}{(100 - I)} \quad (30)$$

Onde,

$C_T$ : Custo Total com tributos;

$C_{TAT}$ : Custo Total Antes dos Tributos;

I: Percentual total dos tributos.

Com isso, foi apresentada a primeira parte do cálculo da tarifa, o numerador da sua fórmula, demonstrada no capítulo 3.1, e rerepresentada a seguir pela Fórmula 31.

$$TAR = \frac{C_T}{IPK} \quad (31)$$

Onde,

TAR: Tarifa;

$C_T$ : Custo Total com tributos;

IPK: Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro.

Antes de apresentarmos o cálculo do IPK, no capítulo sobre os indicadores operacionais, discutiremos a forma de coleta dos preços dos insumos, presentes tanto nos custos fixos quanto nos variáveis.

### 3.5. FORMA DE COLETA DOS PREÇOS DOS INSUMOS

A forma de coleta dos preços dos insumos não é regulamentada por nenhuma legislação referente ao tema. O GEIPOT 1993 recomenda consulta a distribuidores/revendedores/fabricantes. O critério usualmente adotado pela Coordenação de Regulação em Transportes da EPTC, é o de coleta de preços junto aos principais fornecedores dos itens de consumo da região de prestação do serviço. Os levantamentos são realizados, o mais próximo do final do período de doze meses operacionais que antecedem ao próximo reajuste. Como Porto Alegre tem como um dos “gatilhos” de reajuste o dissídio dos rodoviários, segundo a Lei 8.023/97, e este ocorre no princípio de fevereiro, não há tempo hábil, para o Órgão Gestor levar em





conta os dados operacionais de janeiro. Nesse caso, o período de doze meses que antecede ao cálculo tarifário, em termos operacionais, ocorre de janeiro a dezembro do ano anterior a entrada em vigor da nova tarifa. Os preços são consultados, normalmente a partir de dezembro, pois podem ocorrer atrasos nos envios das informações, além de que, eventualmente, haja a necessidade de consultas extras.

Os itens cujos preços são solicitados, através de fax ou e-mail, a partir do envio de um ofício do Secretário Municipal dos Transportes, por estes mesmos meios são:

- Diesel;
- Lubrificantes;
- Pneus;
- Recapagens;
- Chassis;
- Carrocerias;
- Alongamento do chassi;
- 3º eixo traseiro.

Alguns itens são enviados pelos consórcios, são eles: apólice do seguro de passageiro e Fator de Utilização de motoristas e cobradores. O DPVAT é obtido na internet pelo site <http://www.dpvatseguro.com.br/servicos/tabcompleta>. O valor dos salários de motoristas, cobradores e fiscais, bem como o valor do vale-refeição e do Plano de Saúde dos Rodoviários constam do Acordo Coletivo de Trabalho firmado entre os sindicatos patronal e dos trabalhadores.

A resposta dos fornecedores é anexada ao processo de cálculo tarifário. No Anexo K é encontrado um modelo de Ofício solicitando os preços de mercado aos fornecedores, no caso para o fornecedor de chassis.

O preço do diesel da última tarifa utilizou as informações obtidas no levantamento de preços da Agência Nacional do Petróleo – ANP, cujo site é: [http://www.anp.gov.br/preco/prc/Resumo\\_Mensal\\_Index.asp](http://www.anp.gov.br/preco/prc/Resumo_Mensal_Index.asp)

### **3.6. DADOS OPERACIONAIS**

Os indicadores operacionais são dados que entram no final do cálculo tarifário. Eles são compostos dos seguintes elementos: frota, rodagem e passageiros equivalentes. A partir destes dois itens, é possível calcular o PMM – Percurso Médio Mensal e o IPK – Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro.



O PMM entra no cálculo, como divisor do custo quilômetro dos itens que compõe os custos fixos; e o IPK entra diretamente no cálculo, como divisor do Custo Quilômetro Total com Tributos, resultando na Tarifa.

### 3.6.1 Frota

A frota total é composta pelos veículos necessários ao atendimento adequado ao serviço de transporte coletivo, sendo classificada em frota operante ou efetiva e frota reserva.

A frota operante ou efetiva é constituída pelo conjunto de veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas ou do sistema.

A frota reserva é constituída por um número suplementar de veículos (em relação a frota operante), formando a reserva técnica destinada à substituição de veículos retirados da operação por quebra, avaria ou necessidade de manutenção preventiva. Como essa frota é remunerada, de acordo com o Decreto 14.459/04, está limitada em 10% da frota operante de cada consórcio operacional.

A frota total corresponde a soma da frota operante com a frota reserva.

Os veículos componentes da frota são classificados segundo 4 categorias básicas de veículos, conforme a potência do motor e o número de eixos dos chassis. A Tabela 15 demonstra esta classificação dos veículos.

**Tabela 15:** Classificação da frota de veículos

<b>Categoria</b>	<b>Potência do motor</b>	<b>Eixos</b>
Leve	Até 200 HP	2
Pesado	Acima de 200 HP	2
Trucado	Acima de 200 HP	3
Especial ou articulado	Acima de 200 HP	3

A frota considerada para o cálculo do PMM – Percurso Médio Mensal, por determinação do Tribunal de Contas do Estado – TCE, foi a frota operante, obtida por levantamento próprios da SMT/EPTC. Estes levantamentos levaram em conta a maior frota operante de cada operador nos períodos de pico da manhã e da tarde, isoladamente, conforme demonstrado no **(Anexo L)**.

### 3.6.2 Rodagem

A rodagem utilizada tanto para o cálculo do PMM – Percurso Médio Mensal quanto do IPK (Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro) deve ser calculada com base na média móvel dos últimos 12 (dozes) meses que antecedem ao cálculo da tarifa.

A quilometragem mensal das empresas operadoras é obtida multiplicando-se a extensão de cada linha pelo respectivo número de viagens realizadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos, feriados e, no caso de Porto Alegre, passes livres (dia de isenção total no transporte), segundo a Lei Complementar 362 de 17 de abril de 1995 (**Anexo M**). A esse resultado deverá ser acrescida a quilometragem percorrida entre a garagem e o ponto inicial/final da linha, conhecida como quilometragem morta ou ociosa, a qual não poderá ser superior a 5% da quilometragem percorrida pelos veículos de cada consórcio operacional (quilometragem produtiva), conforme consta no §2º do Art.7º do Decreto Municipal 14.459 de 30 de janeiro de 2004.

A utilização da média móvel dos últimos doze meses que antecedem ao cálculo tarifário, tanto para o caso da quilometragem quanto para o caso dos passageiros, é para atenuar os efeitos das variações bruscas da demanda que ocorrem ao longo do ano (baixa demanda no verão e nas férias de julho, e alta demanda em dezembro e início do ano). Essas variações, se não consideradas, resultariam em alterações bruscas na tarifa.

### 3.6.3 Percurso Médio Mensal

O PMM - Percurso Médio Mensal de um ônibus da frota deve ser calculado através da divisão da quilometragem realizada para produção do serviço de transporte, considerando tanto a quilometragem produtiva ou efetiva quanto a quilometragem “morta” ou improdutiva, pela frota operante ou efetiva, ou seja, aquela frota utilizada para produzir o serviço no momento de maior solicitação.

Existem cidades, como Porto Alegre, que adotam a frota total como divisor da fórmula do PMM, pois esta forma de cálculo está regulamentada através do Decreto Municipal nº 14.459/04, que manteve este critério de cálculo, abaixo demonstrado pela Fórmula 32.

$$PMM = \frac{km}{F} \quad (32)$$



Onde,

PMM: Percurso Médio Mensal de um veículo da frota;

km: Média móvel dos últimos doze meses da quilometragem realizada (km produtiva e improdutiva);

F: Frota total (frota operante mais frota reserva).

A frota considerada para o cálculo do PMM – Percurso Médio Mensal, na tarifa de 2013, por determinação do Tribunal de Contas do Estado – TCE, foi a frota operante, obtida através de levantamentos próprios da SMT/EPTC.

O PMM é utilizado no cálculo dos custos fixos, como divisor das despesas em reais dos itens depreciação, remuneração, pessoal (operacional, manutenção, administrativo, diretoria, plano de saúde dos rodoviários), peças e acessórios, outras despesas e seguros.

### 3.6.4 Passageiros Equivalentes

O cálculo Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro, ou IPK, relaciona a média móvel dos passageiros que pagam, mesmo que uma parte da tarifa, pela média móvel da quilometragem realizada pela frota. Os passageiros equivalentes são obtidos pelos Boletins de Acompanhamento Diários das Viagens (BAD), levando-se em conta as tarifas pagas integralmente, as tarifas com descontos e os passageiros isentos. A Fórmula 33 de cálculo dos Passageiros Equivalentes é apresentada a seguir.

$$P_{Eq} = P_c + P_{VT} + P_{ANT} + (P_E + P_{VE}) \times \frac{1}{2} + (P_{ON-TR} + P_{TR-ON}) \times \frac{T_i}{T_o} \quad (33)$$

Onde,

$P_{Eq}$ : Passageiro equivalente;

$P_c$ : Passageiro comum, que paga em dinheiro;

$P_{VT}$ : Passageiro com vale-transporte;

$P_{ANT}$ : Passageiro que paga antecipado;

$P_E$ : Passageiro escolar (estudantes e professores cadastrados);

$P_{VE}$ : Passageiro do Programa Vou a Escola (crianças carentes em idade escolar);

$P_{ON-TR}$ : Passageiro que realiza integração com trem;

$P_{TR-ON}$ : Passageiro que realiza integração com ônibus;



T<sub>i</sub>: Tarifa da integração com o trem (parcela paga ao ônibus);

T<sub>o</sub>: Tarifa do ônibus.

Atualmente, os descontos para os passageiros P<sub>E</sub> e P<sub>VE</sub> são de 50% (1/2).

### 3.6.5 Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro

O IPK – Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro é a divisão da média móvel dos últimos 12 (doze) meses que antecedem ao cálculo do Passageiro Equivalente (P<sub>Eq</sub>) pela média móvel dos últimos 12 (doze) meses que antecedem ao cálculo da quilometragem (km), conforme demonstrado pela Fórmula 34 abaixo.

$$IPK = \frac{MMóvel_{P_{Eq}}}{MMóvel_{km}} \quad (34)$$

Portanto, determinando-se o custo por quilômetro (C<sub>T</sub>), o IPK e os valores dos coeficientes dos itens de consumo apresentados, é possível calcular a tarifa de ônibus de Porto Alegre. A cada 5 (cinco) anos, no máximo, de acordo com o disposto no Art.12º do Decreto Municipal 14.459/04, os itens de consumo de combustível, consumo de óleos/lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, outras despesas e despesas com pessoal de manutenção e de administração deverão ter seus coeficientes revisados.



**PREFEITURA**  
**PORTO**  
**ALEGRE**

**Prefeitura Municipal de Porto Alegre**  
**Secretaria Municipal dos Transportes**  
**Empresa Pública de Transporte e Circulação**



## **ANEXOS**

**ANEXO A – Decreto Municipal nº 14.459**

**DECRETO MUNICIPAL Nº 14.459**

Dispõe sobre a Planilha de Cálculo Tarifário e regulamenta a Lei nº 7958, de 08 de janeiro de 1997, alterada pela Lei nº 8023, de 24 de julho de 1997, que dispõe sobre o reajuste da tarifa do sistema de transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso das atribuições legais, e tendo em vista o disposto nos artigos 5º da Lei nº 7958, de 08 de janeiro de 1997 e 3º da Lei nº 8023, de 24 de julho de 1997,

**D E C R E T A :**

**Art. 1º** - A Secretaria Municipal dos Transportes realizará os levantamentos técnicos estabelecidos na Planilha de Cálculo Tarifário – ANEXO 1 – aferindo o custo operacional do sistema de transporte coletivo por ônibus a fim de indicar a tarifa a ser fixada pelo Prefeito Municipal.

Parágrafo único – Os estudos e a Planilha de Cálculo Tarifário referidos no “caput” deste artigo deverão ser apreciados previamente pelo Conselho Municipal dos Transportes Urbanos antes da homologação da tarifa pelo Prefeito Municipal.

**Art. 2º** – A metodologia de cálculo do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus deverá seguir uma estrutura básica:

I – CUSTOS VARIÁVEIS: Combustível, Óleos, Lubrificantes e Rodagem;

II – CUSTOS FIXOS: Custos de Capital, Depreciação, Remuneração, Peças e Acessórios, Despesas com Pessoal de Operação e Manutenção e Despesas Administrativas;

III – CUSTO TOTAL: Custo Fixo + Custo Variável.

**Art. 3º** – Os CUSTOS VARIÁVEIS são aqueles que variam em função da quilometragem rodada pela frota, constituídos pelos gastos com consumo de combustível, lubrificantes e rodagem.

§ 1º – O consumo de combustível será medido pela Secretaria Municipal dos Transportes - SMT/Empresa de Pública de Transporte e Circulação - EPTC através de levantamentos realizados nas empresas permissionárias, considerando-se 14 (quatorze) categorias de veículos para esse fim. As médias de consumo de combustível por quilômetro, para fins de cálculo tarifário, são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1: Coeficiente de Consumo de Combustível por Categoria de Veículo

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Posição do Motor</b>	<b>Ar Condicionado</b>	<b>Câmbio Automático</b>	<b>Coeficiente (l/km)</b>
1	LEVE ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3210
2	LEVE	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3970



3	PESADO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3981
4	PESADO	DIANTEIRO	COM	SEM	0,5288
5	PESADO	DIANTEIRO	SEM	COM	0,4355
6	PESADO	TRASEIRO	SEM	SEM	0,4017
7	PESADO	TRASEIRO	COM	SEM	0,4803
8	PESADO	TRASEIRO	SEM	COM	0,4733
9	PESADO	TRASEIRO	COM	COM	0,6193
10	PESADO	CENTRAL	COM	COM	0,5505
11	PESADO	CENTRAL	SEM	SEM	0,4945
12	ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,5673
13	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	SEM	0,6163
14	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	COM	0,7028

§ 2º – O coeficiente de consumo de lubrificantes será definido pelo consumo em litros de cada tipo de óleo/lubrificante por veículo dividido pela quilometragem rodada pelo mesmo, através de levantamentos da SMT/EPTC nas empresas permissionárias. O coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes é apresentado no Quadro 2.

Quadro 2: Coeficiente de Consumo de Óleos/Lubrificantes

<b>Óleo/Lubrificante</b>	<b>Coeficiente (l/km)</b>
Óleo motor	0,0016774
Óleo de caixa	0,0003707
Óleo diferencial	0,0002093
Líquido de freio	0,0000168
Graxas	0,0001266

§ 3º – O custo com a rodagem será calculado levando-se em conta a utilização de:

- 06 (seis) pneus radiais e 02 (duas) recapagens para cada pneu, tanto nos veículos leves quanto pesados;
- 08 (oito) pneus radiais e 02 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos trucados;
- 10 (dez) pneus radiais e 02 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos especiais.

§ 4º – A vida útil dos pneus, calculada através de levantamentos realizados pela SMT/EPTC nas empresas permissionárias, será de 163.300km.

**Art. 4º** – Os CUSTOS FIXOS são aqueles necessários à execução dos serviços, independente da quilometragem rodada pela frota, compostos dos elementos: Custos de Capital, Peças e Acessórios, Despesas com Pessoal de Operação e de Manutenção e Despesas Administrativas.

§ 1º – Os Custos de Capital se subdividem em Depreciação e Remuneração do Capital. Para efeito de cálculo tarifário, serão consideradas a depreciação dos veículos que compõem a frota, a depreciação de máquinas, instalações e equipamentos e a depreciação dos equipamentos embarcados nos veículos.





§ 2º – Para o cálculo da Remuneração, será considerado o capital imobilizado em veículos, almoxarifado, máquinas, instalações e equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos, excluindo-se o capital aplicado em bens contratados pelos sistemas de arrendamento ou aluguel.

§ 3º – Os custos de Depreciação e de Remuneração do Capital investido em veículos serão calculados por faixa etária, pelo método da soma dos dígitos decrescentes, de acordo com a vida útil do veículo, levando-se em conta o ano de fabricação e/ou a data do primeiro emplacamento do veículo, desde que esta última não ultrapasse a 6 (seis) meses do ano de fabricação.

§ 4º – A idade média da frota, para fins de depreciação e remuneração no cálculo tarifário, não deverá ser inferior a 5 (cinco) anos.

§ 5º – Os custos relativos à Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos serão levantados dos Balancetes Mensais conforme determina o Plano Padrão de Contas criado pela Secretaria Municipal dos Transportes, adotando-se, na impossibilidade de ser efetuado esse levantamento, os coeficientes máximos recomendados pelo Ministério dos Transportes, através da Planilha Nacional divulgada pelo GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.

§ 6º – Na determinação da Remuneração de Capital imobilizado em veículos, serão descontados os subsídios e bonificações concedidos por órgãos públicos federais e estaduais ou pelos fornecedores de veículos.

§ 7º – Será considerada, para fins de cálculo da Remuneração de Capital imobilizado em veículos, a taxa de 12% a.a. (doze por cento ao ano) sobre o valor do veículo híbrido, sem pneus, deduzindo-se a parcela já depreciada.

§ 8º – A vida útil dos veículos será aquela prevista na legislação em vigor.

§ 9º – O coeficiente de Peças e Acessórios, calculado através dos Balancetes das empresas permissionárias do transporte coletivo urbano de Porto Alegre, conforme Plano Padrão de Contas, criado pela SMT/EPTC, corresponde a 0,0057.

§ 10º – Serão considerados como Despesas com Pessoal de Operação e Manutenção os salários, encargos sociais e contribuições previdenciárias de motoristas, cobradores, fiscais e pessoal de manutenção. O valor do salário será aquele acordado em dissídio coletivo da categoria dos trabalhadores rodoviários ou regulado por legislação específica. Os encargos sociais e as contribuições previdenciárias serão aquelas previstas na legislação específica.

§ 11º – Também será considerada como Despesa com Pessoal de Operação e de Manutenção, o custo com o Vale-Refeição e outros que venham a ser concedidos, sempre referentes a parcela paga, exclusivamente, pelo empregador, sem vínculo com o salário e sem incidência de encargos sociais ou repercussão em horas-extras. Estes custos somente serão considerados no cálculo tarifário se forem autorizados pela SMT/EPTC e se decorrerem de dissídio coletivo ou de decisão judicial, cujo processo não permita recursos.

§ 12º – Para fins de cálculo dos custos com Pessoal de Operação, deverá ser aferido o índice de funcionário por veículo em cada categoria, denominado Fator de Utilização. Para o cálculo do Fator de Utilização de Motoristas, Cobradores e Fiscais deverá ser considerada a programação da operação ou a operação de um dia típico



do sistema de transporte coletivo urbano por ônibus, conforme metodologia constante no Anexo 2.

§ 13º – As despesas com Pessoal de Manutenção, calculada pela SMT/EPTC através das empresas permissionárias, relaciona a despesa com Pessoal de Manutenção com a despesa com Pessoal Operacional, cujo coeficiente calculado é igual a 0,1139.

§ 14º – Os Custos com Despesas Administrativas subdividem-se em: despesas com Pessoal Administrativo, outras despesas, seguro passageiro, seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres - DPVAT e o pró-labore.

§ 15º – As despesas com Pessoal Administrativo, levantadas pela SMT/EPTC, através dos Balancetes das empresas permissionárias, relaciona a despesa com Pessoal Administrativo com a Despesa com Pessoal Operacional, cujo coeficiente calculado é igual a 0,1178.

§ 16º – Os custos com Outras Despesas, tais como energia elétrica, água e esgoto, telefone, locação de equipamentos, materiais de consumo, serviços advocatícios, vistorias, tecnologia, informação e outros, levantados pela SMT/EPTC através dos Balancetes Mensais ou do Balanço Anual das empresas permissionárias, será medido pelo coeficiente 0,0034.

§ 17º – As empresas permissionárias do sistema de transporte coletivo por ônibus terão o prazo máximo de 5 (cinco) dias, após a contratação e renovação do Seguro de Acidentes de Usuários do Transporte Coletivo, para encaminharem à SMT/EPTC cópias das respectivas apólices.

§ 18º – Para fins de cálculo tarifário, as despesas com o item Seguro de Acidentes de Usuários do Transporte Coletivo serão levantadas das respectivas apólices de Seguro ou dos Balancetes Mensais, conforme Plano Padrão de Contas criado pela Secretaria Municipal dos Transportes.

§ 19º – O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres será aquele definido em legislação específica.

§ 20º – A remuneração de Diretor será considerada 5 (cinco) vezes o piso salarial atribuído ao motorista do transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre mais encargos sociais, sendo estabelecido, para fins de cálculo tarifário, o número máximo de 03 (três) Diretores por empresa permissionária do sistema de transporte coletivo urbano.

Art. 5º – O tipo de veículo a ser adotado para fins de cálculo tarifário, será o veículo híbrido, ou seja, aquele que representa a média dos modelos existentes na frota, considerando-se a categoria em que estiver classificado, ponderada em relação ao valor do veículo zero quilômetro. No caso de veículos que não sejam mais fabricados no País, será considerado o valor de veículo similar.

Parágrafo único – Para fins de cálculo do preço do Veículo Híbrido e dos itens Combustível e Rodagem, componentes do Custo Variável, a frota de veículos será classificada em 14 (quatorze) categorias distintas tomando-se por base o tipo do veículo, a potência do motor, a posição do motor (dianteiro, central ou traseiro) e a existência ou não de ar condicionado e câmbio automático (conforme Quadro 1, constante no Art. 3º).



**Art. 6º** – A frota total do sistema será calculada pelo somatório da frota operante e frota reserva, sendo esta limitada a 10% da frota operante de cada consórcio operacional.

Parágrafo único – A EPTC poderá, a qualquer momento, excluir frota dos consórcios operacionais a fim de manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

**Art. 7º** – O Custo Total por Quilômetro é o resultado do total dos Custos Fixos (CF) dividido pelo Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) somados aos Custos Variáveis (CV).

§ 1º – O Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) é o resultado da divisão da quilometragem rodada pela frota do Sistema, na unidade de tempo considerada, pelo número total de veículos no mesmo período.

§ 2º – Os dados necessários ao cálculo do PMut serão pesquisados nos últimos 12 (doze) meses disponíveis que anteceder ao cálculo tarifário, sendo que a quilometragem das empresas operadoras, na unidade de tempo, será obtida pela multiplicação da extensão de cada linha pelo respectivo número de viagens efetivamente realizadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos e feriados, acrescida da quilometragem percorrida entre a garagem e o ponto inicial/final (quilometragem morta), que não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) da quilometragem percorrida pelos veículos de cada consórcio operacional (quilometragem produtiva).

**Art. 8º** – Para cada estudo técnico tarifário, deverá ser calculado o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), considerando-se os dados dos últimos 12 (doze) meses disponíveis que anteceder ao cálculo tarifário, obtendo-se o IPK, através da divisão do total de Passageiros Equivalentes (PE), na unidade de tempo considerada, pelo total da quilometragem percorrida pela frota do Sistema, na mesma unidade de tempo.

Parágrafo único – Passageiro Equivalente (PE) é o número de passageiros nos dias úteis, sábados, domingos e feriados, obtido no Relatório de Acompanhamento de Demanda da SMT/EPTC, em uma unidade de tempo, levando-se em consideração as tarifas pagas integralmente, as tarifas com descontos e os passageiros isentos.

**Art. 9º** – Tarifa Calculada (TC) é o resultado da divisão do Custo Total por Quilometro (CT/Km), acrescido do valor dos Tributos, pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK).

**Art. 10º** – Os estudos de revisão tarifária somente poderão ser solicitados pelas empresas permissionárias do sistema de transporte coletivo por ônibus, quando houver revisão salarial da categoria dos trabalhadores rodoviários, através do respectivo dissídio coletivo, ou quando a inflação acumulada, desde o último reajuste, medida pelo IGP-M da Fundação Getúlio Vargas, ultrapassar a 8% (oito por cento).

**Art. 11º** – As empresas permissionárias do sistema de transporte coletivo por ônibus que não encaminharem, no prazo legal, à SMT/EPTC os elementos de cálculo tarifário, especialmente os identificados no presente Decreto, estarão sujeitas a multa,



**PREFEITURA  
PORTO  
ALEGRE**

**Prefeitura Municipal de Porto Alegre  
Secretaria Municipal dos Transportes  
Empresa Pública de Transporte e Circulação**



conforme legislação vigente, e serão penalizadas, por ocasião do cálculo da tarifa, não sendo incluídos, seus dados, no referido cálculo.

**Art. 12º** – Os itens de consumo de combustível, consumo de óleos/lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, outras despesas e despesas com pessoal de manutenção e de administração, deverão ter seus coeficientes revisados pela SMT/EPTC, no máximo a cada 5 anos.

**Art. 13º** – Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 14º** – Revogam-se as disposições em contrário, em especial os Decretos Municipais n.º 12.548/1999 e 11.776/1997 e Resolução Municipal n.º 017/2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 30 DE JANEIRO DE 2004.

João Verle,  
Prefeito.

Túlio Zamin,  
Secretário Municipal dos Transportes.

DOPA 2215 de 06/02/04



**ANEXO B – Lei Municipal nº 8.023**

**LEI Nº 8.023**

Dá nova redação aos artigos 1º e 2º da Lei nº 7958, de 08 de janeiro de 1997, que dispõe sobre o reajuste da tarifa do transporte coletivo do Município, e dá outras providências.

**O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.**

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - O art. 1º da Lei nº 7958, de 08 de janeiro de 1997, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º - As tarifas dos serviços de transporte coletivo por ônibus no Município de Porto Alegre, serão fixadas pelo Poder Executivo, ouvido o Conselho Municipal dos Transportes Urbanos – COMTU”.

§ 1º - As tarifas poderão ser reajustadas a pedido das Empresas de Ônibus de Porto Alegre (SEOPA), quando:

I - na data-base da categoria profissional dos Rodoviários, por ocasião da revisão salarial;

II - quando a inflação acumulada desde o último reajuste, medida pelo IGP-M da Fundação Getúlio Vargas, ultrapassar 8% (oito por cento).

§ 2º - A aplicação do disposto no § 1º dar-se-á durante a vigência das regras econômicas atuais.

§ 3º - Os cálculos tarifários serão procedidos pelos Órgãos Técnicos da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT, através da utilização de planilha de custos dos serviços, considerando, ainda, seus parâmetros operacionais.

§ 4º - No que se refere ao controle da cobrança das tarifas no transporte coletivo, qualquer que seja o sistema de catracas adotado, as tripulações dos ônibus deverão ser sempre constituídas, no mínimo de motoristas e cobradores.

Art. 2º - O art. 2º da Lei nº 7958, de 08 de janeiro de 1997, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 2º - Os processos de revisões tarifárias, contendo comprovantes de cálculos e atas do Conselho Municipal dos Transportes Urbanos, serão enviados ao Poder Legislativo num prazo de 48 (quarenta e oito) horas, a partir da decretação da respectiva tarifa”.



Art. 3º - O Executivo Municipal regulamentará esta Lei, através de Decreto, no prazo máximo de 60(sessenta) dias, em especial no que respeita à utilização da planilha de custos e parâmetros operacionais do sistema de transportes no cálculo tarifário.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 24 de julho de 1997.

José Fortunati,  
Prefeito em exercício.

Luiz Carlos Bertotto,  
Secretário Municipal dos Transportes.

Registre-se e publique-se.

Ricardo Zamora,  
Secretário do Governo Municipal,  
respondendo.

DOPA 25/07/97 P.2



**ANEXO C – Lei Municipal nº 8.133**

**LEI Nº 8133**

Dispõe sobre o Sistema de Transporte e Circulação no Município de Porto Alegre, adequando a legislação municipal à federal, em especial, ao Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte

Lei:

**CAPÍTULO I**

**DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE  
E CIRCULAÇÃO**

**Art. 1º** - O Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC é a função urbana responsável pela circulação de pessoas, veículos e mercadorias no Município de Porto Alegre, sendo estruturado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal através da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC.

Parágrafo único - São atribuições do Poder Público Municipal:

I - regulamentar, especificar, medir e fiscalizar permanentemente a prestação dos serviços de transporte de passageiros, aplicando as penalidades cabíveis;

II - conceder e extinguir concessões, intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstos nesta Lei;

III - garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro dos serviços, reajustando as tarifas nos níveis indicados pela aplicação da Planilha de Cálculo Tarifário, de acordo com a legislação vigente;

IV - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas e de animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança;

V - implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e os dispositivos e equipamentos de controle viário;

VI - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito expressas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, fiscalizando, autuando e cobrando as multas decorrentes da sua aplicação;

VII - zelar pela boa qualidade dos serviços, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas em prazo compatível com a natureza da reclamação;

VIII - estimular o aumento permanente da qualidade, da produtividade e da preservação do meio ambiente;

IX - estimular a criação e fortalecer a formação de associações de usuários para defesa de interesses coletivos relacionados com a prestação dos serviços;





X - implantar mecanismos permanentes de informação sobre o serviço prestado para facilitar aos usuários e à comunidade o acesso aos mesmos.

**Art. 2º** - Para eficácia de sua gestão, o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC é dividido em dois subsistemas, a saber: o Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre - STPOA e o Sistema Municipal de Circulação e Fiscalização - SMCF.

§ 1º - O Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre – STPOA é o subsistema definidor dos modos e condições de deslocamento das pessoas usuárias dos serviços públicos de transporte, devendo pautar-se pelas seguintes diretrizes:

- I - à disposição de toda população;
- II - qualidade dos serviços, segundo o estabelecido pelo Poder Público Municipal;
- III - compatibilidade da prestação dos serviços com o controle da poluição ambiental;
- IV - integração física, operacional e tarifária entre as redes de mesmo modo de transporte e entre os diferentes modos de transporte existentes na Cidade e na região metropolitana, em especial, a integração com a rede de trens urbanos;
- V - desenvolvimento de novas tecnologias visando à melhoria constante da qualidade dos serviços à disposição do usuário e o aumento dos níveis de emprego;
- VI - preferência ao modo de transporte municipal de maior capacidade e menor tarifa;
- VII - garantia do controle sobre o equilíbrio econômico dos sistemas visando manter a qualidade e o contínuo atendimento à população.

§ 2º - O Sistema Municipal de Circulação e Fiscalização - SMCF é o subsistema definidor das condições e regras de circulação de pessoas e veículos no sistema viário e da fiscalização do trânsito, obedecidas as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, devendo pautar-se pelas seguintes diretrizes:

- I - segurança na circulação de pedestres;
- II - preferência na circulação e estacionamento dos modos de transporte público de passageiros;
- III - integração entre os modos de transportes coletivos e os modos de transportes individuais, em especial, na área central e em suas adjacências;
- IV - classificação e hierarquização das vias, segundo sua função no Sistema Viário Municipal;
- V - atualização tecnológica permanente na operação e controle da circulação, visando ao controle da poluição ambiental;
- VI - reprogramação dos horários de funcionamento das atividades sempre que isto favorecer à circulação de pessoas, de bens e serviços;

**Art. 3º** - Constituem modos de transporte os diversos tipos de veículos, motorizados ou não, que circulam em qualquer dos elementos integrantes do Sistema Viário Municipal.

**Art. 4º** - Constitui o Sistema Viário Municipal o conjunto de vias públicas do Município, consideradas como tais o leito por onde circulam os veículos, os passeios, os acostamentos e demais áreas de circulação de pedestres, as áreas públicas de estacionamento e manobra de veículos e os acostamentos de ruas e estradas, pavimentadas ou não, bem como todo o espaço público elevado ou subterrâneo de circulação.





**Art. 5º** - Pedestre é qualquer pessoa que circule a pé em quaisquer dos equipamentos integrantes do Sistema Viário Municipal.

**Art. 6º** - Concessionárias são as pessoas, físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, delegatárias do Poder Público Municipal para operarem os serviços de transporte de passageiros.

## **CAPITULO II**

### **DA ESTRUTURA DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE CIRCULAÇÃO**

**Art. 7º** - Integram o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC de Porto Alegre:

I - o usuário representado por qualquer pessoa que utilize o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação de Porto Alegre;

II - a Secretaria Municipal dos Transportes - SMT, órgão de planejamento, regulamentação e concessão do Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação;

III - o Conselho Municipal de Transportes Urbanos - COMTU, criado pela Lei Complementar n.º 318, de 28 de março de 1994, órgão do Poder Público de participação comunitária e social, responsável pelo controle da qualidade dos serviços e fiscalização dos atos dos demais integrantes do Poder Público Municipal, no que concerne aos transportes públicos;

IV - o Conselho Municipal de Trânsito - COMUT, criado pela Lei Complementar n.º 247, de 22 de janeiro de 1991, órgão de participação comunitária e social, responsável pelo controle de qualidade dos serviços de fiscalização dos atos do Poder Público Municipal, no que concerne ao trânsito.

V - a Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

VI - a Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, órgão de operação, controle e fiscalização do Sistema de Transporte Público e de Circulação - STPC, em especial, a fiscalização do trânsito e a gestão da Câmara de Compensação Tarifária - CCT do serviço de transporte coletivo;

VII - os concessionários, representando as pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, delegatárias do Poder Público Municipal para execução dos serviços de transporte público de passageiros.

VIII - os trabalhadores rodoviários representados por sua entidade de classe.

## **SEÇÃO I**

### **Da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC**

**Art. 8º** - Fica o Executivo Municipal autorizado a constituir e organizar uma empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, denominada de Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, a qual será o órgão executivo e rodoviário do Município nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

**Art. 9º** - A Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, com personalidade jurídica de direito privado, terá sede e foro na Capital gaúcha, prazo de duração indeterminado e jurisdição em todo o território do Município de Porto Alegre.



Alegre, sendo que o Diretor-Presidente acumulará a função de Secretário Municipal dos Transportes, devendo optar por uma única remuneração.

**Art. 10** – São atribuições da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC a operação, controle e fiscalização do transporte e do trânsito de pessoas, veículos automotores e de veículos de tração animal no âmbito do Município de Porto Alegre, em especial a fiscalização do trânsito e a gestão da Câmara de Compensação Tarifária - CCT, sempre em observância ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB e à legislação municipal, podendo atuar em outras cidades mediante convênios com as mesmas.

**Art. 11** – Por solicitação fundamentada pelo Diretor-Presidente os servidores da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e das demais Secretarias e Departamentos do Município poderão ser cedidos à Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, sem ônus para o Município, contando-se os direitos e vantagens enquanto durar a cedência, para todos os efeitos legais, junto ao órgão de origem.

### **CAPITULO III**

#### **DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DE PORTO ALEGRE - STPOA**

**Art. 12** - O serviço de transporte público de passageiros é considerado de caráter essencial, cuja prestação pressupõe serviço adequado, observadas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, universalidade, bom atendimento e modicidade de tarifas.

**Art. 13** - O serviço de transporte público de passageiros será autorizado pelo Poder Público Municipal mediante a emissão de alvará de tráfego, sempre em observância das normas e procedimentos desta Lei e da legislação federal.

Parágrafo único – No prazo de 01 (um) ano o Poder Executivo Municipal enviará projeto de lei estabelecendo critérios para a composição dos custos referidos no “caput” deste artigo.

**Art. 14** - Os serviços de transporte público de passageiros classificam-se em:

- I - coletivos;
- II - seletivos;
- III - individuais;
- IV - especiais.

§ 1º - Os serviços de transporte seletivo compreende o seletivo direto e lotação.

§ 2º - Os serviços de transporte individual é subdividido em comum, especial, táxi-mirim-utilitário e perua-rádio-táxi.

§ 3º - Os serviços de transporte especial é subdividido em escolar e fretado.

**Art. 15** - É coletivo o transporte de passageiros dentro do Município, executado por microônibus, ônibus, trolebus, metrô, trem de subúrbio ou outro meio em uso ou que vier a ser utilizado, inclusive por via fluvial ou sobre trilhos,



à disposição permanente da população, contra a única exigência de pagamento de tarifa fixada pelo Poder Público Municipal.

**Art. 16** - É seletivo direto o transporte de passageiros sentados, cujos aspectos de exploração e operação serão definidos em lei específica a ser enviada pelo Poder Executivo Municipal.

**Art. 17** - É por lotação o transporte de passageiros sentados, executado por veículos de apenas uma porta, com capacidade máxima de 21 (vinte e um) lugares, mediante o pagamento de uma tarifa especial e diferenciada, fixada pelo Poder Público Municipal.

Parágrafo único – A tarifa do sistema seletivo direto deverá ser revisada na mesma data dos serviços de transporte coletivo por ônibus e lotação e deverá sempre ter o valor superior a desses dois sistemas.

**Art. 18** - É individual o transporte público executado para um ou mais passageiros no número suficiente para a ocupação de um veículo do tipo passeio ou de mercadorias até 900 Kg (novecentos quilogramas) efetuado por veículo tipo camioneta de até 96 cv (cavalos-vapor).

Parágrafo único - O serviço de transporte público de passageiros da categoria individual terá tarifa paga por quilômetro rodado, aferido através de taxímetro, cujos valores da bandeirada inicial e de cada quilômetro rodado será fixado pelo Poder Público Municipal através de Planilha de Cálculo Tarifária.

**Art. 19** - É escolar o transporte de estudantes e professores executado mediante contrato entre as partes com período de duração regular, efetuado por ônibus, microônibus, furgão ou veículos assemelhados, obedecidas as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB e pelo Poder Público Municipal.

**Art. 20** - É fretado o transporte de pessoas mediante condições estabelecidas exclusivamente entre as partes interessadas, efetuadas por qualquer tipo de veículo habilitado pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, tais como transporte de turistas, fretamentos e veículos de aluguel desde que licenciado pelo Poder Público Municipal.

**Art. 21** - O Poder Público Municipal autorizará o serviço de transporte de passageiros escolar e fretado, nos termos do regulamento próprio o qual definirá a forma de composição do preço a ser pago pelo usuário.

Parágrafo único - É vedada a cobrança de tarifa na prestação do serviço de transporte escolar e fretado quando do embarque e desembarque de passageiros, devendo a forma de remuneração do serviço ser estabelecida contratualmente, observado sempre o disposto neste artigo.

**Art. 22** - A prestação de qualquer tipo de serviço de transporte local em desacordo com o disposto nesta Lei e demais normas complementares, implicará a aplicação das seguintes sanções:

- a) imediata apreensão do(s) veículo(s);
- b) multa de 2000 (duas mil) UFM's (Unidades Financeiras Municipais);
- c) ressarcimento das despesas decorrentes dos custos de remoção e de estadia dos veículos;

§ 1º - Em caso de reincidência a multa prevista na alínea b será aplicada em dobro e os custos previstos na alínea c serão acrescidos de multa de igual valor.



§ 2º - Fica, desde já, o Município autorizado a reter o(s) veículo(s) até o pagamento de todas as quantias devidas pelo infrator.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DO REGIME DE CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE**

**Art. 23** - O serviço de transporte coletivo poderá ser prestado através de concessão de serviço público, conforme estabelecido por esta Lei e pela legislação federal.

§ 1º - A concessão do serviço de transportes coletivo dar-se-á através de ato do Poder Público Municipal caracterizando seu objeto, área de abrangência, prazo de duração e forma de remuneração.

§ 2º - A concessão do serviço de transporte público de passageiros será precedida de processo regular de licitação, do qual poderão participar empresas, consórcios, cooperativas de trabalhadores e pessoas físicas, desde que preenchidos todos os critérios técnicos e legais.

**Art. 24** - Sem prejuízo do que trata o artigo anterior, o Município poderá autorizar serviço de transporte de passageiros em caráter experimental por tempo não superior a 12 (doze) meses.

**Art. 25** - O procedimento licitatório observará as normas previstas na legislação própria e, especialmente:

I - a delegação do serviço através da concessão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica;

II - será considerada desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes, exceção feita à entidade estatal componente da esfera político-administrativa do Poder Público Municipal.

**Art. 26** - A concessionária não poderá transferir a concessão a terceiros, salvo quando houver anuência prévia da Poder Público Municipal, observados os critérios a serem estabelecidos no Regulamento de Operação e Controle.

**Art. 27** - A delegação do serviço de que trata esta Lei implicará, automaticamente, a vinculação ao serviço dos veículos, garagens e oficinas que, somente poderão ser desvinculados com anuência por escrito do Poder Público Municipal.

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo não inclui o material de consumo e administração de pessoal, desde que mantidos os níveis adequados para a operação do serviço.

§ 2º - A vinculação dos veículos não inibe a sua utilização em outras modalidades de transportes, desde que previamente autorizada pelo Poder Público Municipal, atingindo todas as relações do transportador com terceiros que envolvam os bens vinculados.

§ 3º - As Concessionárias de transporte coletivo disponibilizarão ao Poder Público Municipal todos os dados relativos à operação, administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros que digam respeito à operação dos serviços.



**Art. 28** - Sem prejuízo das definições do artigo anterior o Regulamento de Operação e Controle do Sistema deverá prever a fiscalização periódica por comissão composta do Conselho Municipal dos Transportes Urbanos - COMTU e de representantes dos usuários a fim de aferir a qualidade dos serviços.

**Art. 29** - Constituem encargos das concessionárias:

I - prestar o serviço concedido na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato de concessão;

II - preencher guias, formulários e outros documentos, ou controles não documentais, como por processamento eletrônico de dados, ligados à operação do serviço, dentro dos prazos, modelos e normas fixadas pelo Poder Público Municipal;

III - efetuar e manter atualizados os dados do seu quadro funcional, a escrituração contábil e de qualquer natureza, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais de acordo com plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público Municipal, de modo a possibilitar a fiscalização pública e social;

IV - cumprir as normas de operação, manutenção e controle;

V - contratar pessoal comprovadamente habilitado para as funções de operação, manutenção e reparos dos veículos, sendo essas contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação trabalhista ou funcional entre os terceiros contratados pela concessionária e o Poder Público Municipal;

VI - adquirir e operar veículos que preencham as especificações técnicas de circulação e de conforto previstas na legislação federal e municipal;

VII - implantação e manutenção de melhorias nos equipamentos do sistema de transporte coletivo.

VIII - promover a qualificação profissional da categoria rodoviária através da promoção de cursos profissionalizantes e de qualificação técnica com acompanhamento do Poder Público Municipal;

## **CAPÍTULO V**

### **DA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 30** - A delegação do serviço de transporte coletivo implica a sua exploração através das concessionárias reunidas em Câmara de Compensação Tarifária - CCT administrada pelo Poder Público Municipal.

Parágrafo único - As concessionárias, às quais for delegada a execução do serviço, organizar-se-ão em consórcios por bacias operacionais para a formação de um centro de imputação de custos e receitas.

**Art. 31** - A Câmara de Compensação Tarifária - CCT tem por objetivo promover o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo proporcionando a prática da tarifa social integrada, a racionalização dos custos e a remuneração das concessionárias conforme o estabelecido no contrato de concessão.

§ 1º - As transferências de receitas entre os consórcios operacionais serão feitas pelo Poder Público Municipal através da Câmara de Compensação Tarifária - CCT.





§ 2º - O valor a ser transferido será calculado com base nos custos de operação e nos níveis de qualidade e produtividade dos serviços cuja medição e apuração serão realizadas pelo Poder Público Municipal.

**Art. 32** - A receita da Câmara de Compensação Tarifária - CCT é composta pelo total das receitas tarifárias do Sistema de Transporte Coletivo, do repasse de outros sistemas urbanos ou metropolitanos, da exploração de publicidade nos equipamentos do sistema e das operações financeiras com os recursos por ela gerenciados.

§ 1º - No atendimento das peculiaridades do serviço, poderá o Poder Público Municipal prever, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, cujos recursos serão repassados ou deduzidos da Câmara de Compensação Tarifária - CCT, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas e a permanente qualificação dos serviços.

§ 2º - As fontes de receita previstas no § 1º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 3º - As despesas da Câmara de Compensação Tarifária - CCT consistem na remuneração das empresas concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo com base nos seus respectivos custos e na remuneração da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, cujo valor será calculado da seguinte forma:

- a) 1% (um por cento) do total da receita tarifária no primeiro ano;
- b) 2% (dois por cento) do total da receita tarifária no segundo ano;
- c) 3% (três por cento) do total da receita tarifária nos anos subsequentes.

§ 4º - As receitas de publicidade nos ônibus de transporte coletivo serão destinadas pela Câmara de Compensação Tarifária - CCT exclusivamente para o Programa Suplementar de Saúde dos Trabalhadores Rodoviários, conforme Lei Complementar nº 364, de 28 de dezembro de 1995.

**Art. 33** - O funcionamento e atribuições da Câmara de Compensação Tarifária - CCT serão definidas pelo Poder Público Municipal, através da elaboração de um Regulamento.

## **CAPÍTULO VI**

### **DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 34** - A operação do serviço de transporte coletivo será especificada pelo Poder Público Municipal através do Regulamento de Operação e Controle cujas normas deverão abranger:

- a) as características do serviço e dos veículos;
- b) os sistemas de controle das receitas;
- c) as atribuições do pessoal de operação;
- d) a forma de medição da qualidade e da produtividade;
- e) os instrumentos de fiscalização e autuação;

§ 1º - Os elementos determinantes de cada linha a cargo das concessionárias serão especificados através de Ordens de Serviço de Operação - OSO emitidas pelo Poder Público Municipal, previstas no Regulamento de Operação e Controle do Sistema.



§ 2º - Os veículos do transporte coletivo deverão trafegar com uma tripulação mínima composta por motorista e cobrador.

**Art. 35** - A prestação do serviço de transporte coletivo será organizada por bacias operacionais, definidas pelo agrupamento do conjunto de linhas cujo percurso de operação é similar ou afim.

**Art. 36** - O Poder Público Municipal garantirá a prestação permanente do serviço de transporte coletivo, não sendo admitida a sua interrupção, que será considerada como rompimento de contrato passível de suspensão imediata dos direitos advindos da concessão, salvo por motivo de calamidade pública, greve ou fato externo ao serviço.

**Art. 37** - Para assegurar a continuidade dos serviços e para corrigir falta grave, o Poder Público Municipal poderá intervir na execução do serviço, no todo ou em parte, assumindo a gestão e o controle de todos os meios materiais das concessionárias necessários à prestação dos serviços nos termos estabelecidos por esta Lei.

§ 1º - A intervenção far-se-á por decreto, que deverá explicitar os motivos, designar o interventor, o prazo e limites.

§ 2º - Para os efeitos deste artigo será considerada falta grave na prestação do serviço quando a concessionária:

a) suspender a prestação dos serviços de uma ou mais linhas ainda que parcialmente, reduzindo em mais do que 50% (cinquenta por cento) a frota operante;

b) não realizar a prestação de conta da receita tarifária para a Câmara de Compensação Tarifária - CCT conforme estabelecido no Regimento Interno da mesma;

c) apresentar elevado índice de acidentes comprovadamente causados por negligência na manutenção dos veículos ou por imprudência de seus prepostos;

d) ter sido multado, ao longo de 180 (cento e oitenta) dias, em 50 (cinquenta) vezes ou mais, pela mesma irregularidade no cumprimento da Ordens de Serviço e de Operação - OSO.

**Art. 38** - O Poder Público Municipal, através do interventor designado, terá um prazo de 180 (cento e oitenta) dias para instaurar procedimento administrativo a fim de comprovar as causas e responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa à concessionária sob intervenção.

**Art. 39** - A intervenção do Poder Público Municipal implica a responsabilidade pelas despesas operacionais necessárias à prestação dos serviços, cabendo-lhe a gestão integral da receita da operação do sistema.

§ 1º - A intervenção ficará limitada ao serviço e ao controle dos meios a ele vinculados, sem qualquer responsabilidade do Poder Público Municipal para com dívidas que tenham vencido anteriormente ao ato que decretou a intervenção.

§ 2º - O interventor deverá saldar todos os compromissos pertinentes à operação dos serviços, em especial, os impostos, encargos sociais, INSS, as parcelas de financiamento de veículos, peças e equipamentos com vencimento ao longo do período de intervenção, bem como, deverá depositar em conta específica os valores relativos à remuneração do capital da concessionária empregado no serviço.



§ 3º - A intervenção no serviço não inibe o Poder Público Municipal de aplicar à concessionária as penalidades cabíveis, ou de considerar rompido o vínculo de transferência do serviço.

**Art. 40** - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão, sem prejuízo do direito do concessionário de pleitear indenização, se for o caso.

## **CAPÍTULO VII**

### **DAS PENALIDADES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**

**Art. 41** - O descumprimento das disposições desta Lei, bem como do Regulamento de Operação e Controle, do Regimento Interno da Câmara de Compensação Tarifária - CCT e do contrato, implica a aplicação às concessionárias das seguintes penalidades:

- I - advertência escrita;
- II - multa;
- III - apreensão de veículo;
- IV - determinação de afastamento de pessoal;
- V - suspensão temporária da operação do serviço;
- VI - rescisão da concessão.

Parágrafo único - As hipóteses de incidência das penas previstas neste artigo, a respectiva dosagem e imposição, serão definidas no Regulamento de Operação e Controle.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DA EXTINÇÃO DAS CONCESSÕES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**

**Art. 42** - Extingue-se a concessão por :

- I - advento do termo ou descumprimento contratual;
- II - encampação;
- III - rescisão;
- IV - falência ou extinção da empresa concessionária;
- V - falecimento ou incapacidade do titular no caso de empresa

individual;

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao Poder Público Municipal todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato, nos termos da Lei Federal nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Público Municipal, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários, calculados com base na Planilha de Cálculo Tarifário em vigor, sendo que na hipótese de indenização, o valor correspondente deverá ser pago no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de extinção da concessão.

§ 3º - Extinta a concessão por advento do termo contratual a reversão dos bens far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados, ainda não amortizados ou depreciados.





§ 4º - A extinção da concessão em decorrência de descumprimento contratual acarretará a aplicação das sanções contratuais, respeitado o que segue:

a) instauração de processo administrativo e remessa ao Conselho Municipal dos Transportes Urbanos - COMTU que, em caso de comprovação do descumprimento, recomendará ao Prefeito Municipal que declare a extinção da concessão através de decreto;

b) indenização prévia, cujo valor será calculado no processo, observado os valores das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária;

c) a extinção por descumprimento contratual não enseja a responsabilidade do Poder Público Municipal em face de descumprimento de encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

**Art. 43** - A encampação consiste na retomada dos serviços durante o prazo da concessão e somente poderá ocorrer por motivo de interesse público, mediante prévio pagamento da indenização.

**Art. 44** - O descumprimento de norma contratual por parte do Poder Público Municipal ensejará a rescisão do contrato de concessão, a qual deverá ser requerida judicialmente.

Parágrafo único - Na hipótese prevista no “caput” deste artigo, os serviços prestados não poderão sofrer qualquer solução de continuidade, até decisão judicial transitada em julgado.

## **CAPÍTULO IX**

### **DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS**

**Art. 45** – Fica o Poder Público Municipal autorizado a estabelecer os procedimentos necessários para que as atuais permissionárias operem o serviço de transporte público de passageiros nas condições previstas até que finde a implantação deste novo sistema, num prazo não inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

Parágrafo único - O Poder Público Municipal promoverá as alterações necessárias para viabilizar a implantação do novo modelo institucional, operacional e de gestão, a partir do que promoverá os processos licitatórios correspondentes.

**Art. 46** - Os serviços de transporte individual e especial deverão ser adequados às diretrizes desta Lei, num prazo não superior a 360 (trezentos e sessenta) dias a contar da publicação da mesma.

**Art. 47** – O Poder Público Municipal somente exigirá que os veículos do serviço de transporte individual sejam de 04 (quatro) portas no momento da substituição dos mesmos, sendo garantida a inclusão de todos os veículos de 02 (duas) portas adquiridos antes da regulamentação desta Lei.

**Art. 48** – Com a entrada em vigor do novo Sistema de Transporte e Circulação e em cumprimento ao disposto no inciso I do § 2º desta Lei, o Poder Público Municipal e seus órgãos competentes deverão, no prazo máximo de 1 (um) ano, tomar todas as medidas necessárias para o cumprimento da diretriz que estabelece como prioridade máxima a segurança na circulação de pedestres.



§ 1º - O Poder Público Municipal, através dos Poderes Executivo e Legislativo, durante o primeiro semestre de 1998, promoverá ampla campanha de esclarecimento e educação, visando à segurança no trânsito e o respeito aos pedestres, devendo para isso convidar e buscar o engajamento de entidades da sociedade civil, de empresários, de trabalhadores, de associações comunitárias, estabelecimentos de ensino, grupos teatrais, meios de comunicação e outros interessados

§ 2º - No que diz respeito a faixas de passagens para pedestres, denominadas aqui de faixas de segurança, o Poder Público Municipal e o Sistema de Transporte e Circulação deverão:

I – conservar e colocar placas de sinalização e advertência para os motoristas nas faixas de segurança já existentes;

II – colocar, na proximidade das faixas de segurança, placas de sinalização visíveis, advertindo aos motoristas que na inexistência de sinalização semafórica a preferência é do pedestre;

III – recalcular as minutagens nas faixas de segurança que já dispõe de sinalização semafórica e tempo previsto para cruzamento de pedestres, revendo os tempos para permitir que crianças, idosos ou pessoas com dificuldade de locomoção possam atravessar com segurança.

IV – prever tempo de travessias e foco de pedestres, indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção, em todos os cruzamentos com fluxos contínuos significativos, nos quais já exista sinalização semafórica para os veículos;

V – colocar placas de sinalização advertindo aos motoristas que nas faixas de segurança, mesmo na troca de semáforo, o pedestre, uma vez iniciada a travessia, tem preferência:

VI – buscar dotar todas as vias, na ausência de obstáculos naturais intransponíveis ou antieconômicos, de faixas de segurança em distâncias não superiores a 50m (cinquenta metros);

VII – construir obras de engenharia como passagens subterrâneas ou passarelas para pedestres nos pontos que o fluxo de veículos assim o exigir.

§ 3º - Deverão ter tratamento prioritário e sinalizações especiais:

I – estabelecimento de ensino de primeiro e segundo grau com padronização que ofereça efetiva segurança aos alunos;

II – escolas ou estabelecimentos que reúnem deficientes, devendo as placas de sinalização especificarem o tipo de deficiência, quando for o caso;

III – vias que atravessem ou sejam próximas a áreas habitacionais de ocupação espontâneas ou Áreas de Especial Interesse Social.

§ 4º - As providências para atingir os objetivos deste artigo deverão ser custeadas por recursos advindos do previsto no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no inciso VII do art. 29 desta Lei, da iniciativa privada, especialmente naquelas atividades que sejam pólos atrativos de veículos e pedestres, e de dotações orçamentárias específicas.

**Art. 49** - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 50** - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 12 de janeiro de 1998.

Raul Pont,



**PREFEITURA  
PORTO  
ALEGRE**

**Prefeitura Municipal de Porto Alegre  
Secretaria Municipal dos Transportes  
Empresa Pública de Transporte e Circulação**



Prefeito

Luiz Carlos Bertotto,  
Secretário Municipal dos Transportes.

Registre-se e publique-se.

José Fortunati,  
Secretário do Governo Municipal.

DOPA 13/01/98 P. 4



## ANEXO D – Lei Municipal 4.260

LEI Nº 4260

Altera a Lei 2758, de 04/12/64, que estabelece normas técnicas para inclusão de veículos na frota de transporte coletivo de Porto Alegre, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** - passou a vigorar com a seguinte redação o art. 6º da Lei 2758, de 04/12/64:

“Art. 6º - Não será permitida a inclusão, na frota de veículos de transporte coletivo, de unidades com fabricação de mais de cinco anos, tanto de carroceria como de chassis”.

§ 1º - Todos os veículos de transporte coletivo, ao atingirem 10 (dez) anos, contados da data de sua fabricação, serão automaticamente deslotados dos serviços de transporte urbano desta Capital, independentemente de suas condições de conservação.

§ 2º - O Executivo regulamentará, através de escalonamento não inferior a 24 meses e não superior a 36 meses, a forma como deverá ser processada a substituição das atuais unidades que possuem mais de 10 (dez) anos de fabricação.

§ 3º - A qualquer momento, poderão ser deslotadas unidades dos serviços de transporte coletivo, independentemente de sua idade de fabricação, desde que recomendada a medida em laudo do Setor de Vistoria e parecer técnico de órgão da Secretaria Municipal dos Transportes.

§ 4º - Qualquer alteração nas características técnicas, tanto do chassis como da carroceria, bem como das normas técnicas contidas na Lei nº 2758, de 04/12/64, deverá ser previamente autorizada pela Secretaria Municipal dos Transportes, que exigirá, se for o caso, laudo de responsável técnico.

§ 5º - Para o perfeito cumprimento do disposto no parágrafo anterior, a Secretaria Municipal dos Transportes providenciará no cadastramento dos responsáveis técnicos pela conservação e manutenção das unidades de transporte coletivo das diversas empresas que operam no município.

§ 6º - Todo o veículo de transporte coletivo que deixar de comparecer a 3 (três) vistorias consecutivas ou não obtiver aprovação em vistorias a serem realizadas durante o período de 135 (cento e trinta e cinco) dias consecutivos será automaticamente deslotado da frota de veículos de transporte coletivo, independentemente das demais sanções a que está sujeita a empresa.



§7º - As empresas deverão providenciar na substituição dos veículos deslotados automaticamente por terem atingido 10 (dez) anos de fabricação, na forma do § 1º.

§8º - Os veículos deslotados por força do prescrito no § 6º deverão ser substituídos num prazo não superior a 60 (sessenta) dias”.

**Art. 2º** - A não obediência das disposições contidas nesta Lei, implicará aplicação de penalidades de grau progressivo, podendo chegar até mesmo à perda de permissão, total ou parcial, salvo motivos devidamente comprovados através de sindicância realizada pela Secretaria Municipal dos Transportes.

**Art. 3º** - O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

**Art. 4º** - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 5º** - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 31 de dezembro de 1976.

Guilherme Socias Villela,  
Prefeito.

Jarbas Luiz Macedo Haag,  
Secretário Municipal dos Transportes.

Registre-se e publique-se

Oly Érico da Costa Fachin,  
Secretário do Governo Municipal.



## ANEXO E – Cálculo do Fator de Utilização

### A FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTA E COBRADOR

#### METODOLOGIA DE CÁLCULO

Para calcular o Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores utiliza-se o formulário apresentado a seguir. Por essa metodologia, o Fator de Utilização é determinado a partir da programação da operação do sistema de transporte coletivo urbano de cada cidade.

O primeiro passo é determinar, para dias úteis, sábados e domingos, a quantidade de veículos que é utilizada em cada faixa horária, devendo-se considerar os percursos garagem-terminal e terminal-garagem. Somente serão computados os veículos que operam no mínimo 30 minutos dentro da faixa horária, com base no quadro de horário fixado pelo poder concedente. Não existindo o quadro de horário, recomenda-se a pesquisa direta junto às empresas operadoras.

Tendo em vista as próprias características do transporte coletivo urbano – que exigem o trabalho contínuo – e a limitação, imposta pela CLT (art. 71), de intervalo para repouso ou alimentação com duração máxima de duas horas, quando não existir acordo escrito ou contrato coletivo que autorize a “dupla pegada”, deve-se considerar, para efeito do preenchimento do formulário, que o intervalo de operação de cada veículo, aí incluindo o tempo de pegada e o tempo de largada, não poderá ser inferior à jornada legal de trabalho.

Assim, quando o quadro de horário indicar o recolhimento do veículo antes de se completar a jornada legal de trabalho, considera-se que o veículo continua a operar até completar a jornada, já que a empresa não pode descontar do salário do empregado as horas não-trabalhadas, em função da programação operacional das linhas.

O passo seguinte é identificar a maior quantidade de veículos utilizada em uma faixa horária, o que deve ocorrer em um dia útil, e considerar esse valor como sendo 100% da frota operante. Em seguida, deve-se calcular, para cada faixa horária em dias úteis, sábados e domingos, o percentual da frota operante, tomando por base a quantidade de veículos que representa o total da frota operante. Esses percentuais devem ser lançados nas colunas correspondentes do formulário.

Em seguida, calcula-se a Duração Equivalente de Operação para um dia útil (**Campo A** do formulário). Para isto, soma-se a coluna de percentuais da frota operante em dias úteis e divide-se o resultado por 100.

O quadro seguinte (**Campo B**) deve ser preenchido com a jornada diária de trabalho de motoristas e cobradores efetiva de cada cidade, tomando-se por base a jornada de trabalho fixada por convenção ou acordo coletivo ou sentença normativa.

A divisão da Duração Equivalente de Operação pela Jornada Diária de Trabalho de motoristas e cobradores (A/B) que trabalham em duplas, resulta na quantidade necessária desses profissionais para a operação de um veículo em dia útil, chamada de Coeficiente de Utilização em Horas Normais (**Campo C**). Em regime de operação normal, o resultado será um número próximo de 2. Se o resultado for superior a 2, a parcela que exceder a esse valor (**Campo D**) corresponderá a uma prorrogação da jornada de trabalho, acarretando o pagamento de adicional de hora extra. Nesse caso, essa diferença deve ser acrescida de um percentual de 50%, segundo o disposto no inciso XVI do art. 7º da Constituição Federal. A soma da parcela referente a horas normais (**Campo E**) com a parcela referente a horas extras (**Campo D**) multiplicado pelo adicional resulta no Coeficiente de Utilização (**Campo F**).

No cálculo do fator de utilização de motoristas e cobradores deve ser previsto, também, um adicional correspondente a férias e folgas (feriados e repouso semanal) do pessoal efetivo, além da reserva para a eventualidade de doenças ou faltas não justificadas.

#### • CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FOLGAS

Na obtenção do percentual de pessoal para cobrir folgas, é importante observar a redução de frota operante aos sábados e domingos. A diferença entre 100% e o maior percentual da frota operante ocorrido em uma faixa horária de sábados e domingos corresponderá à redução de frota operante nesses dias.





O repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos, é um direito garantido pela Constituição Federal (art. 7º, inciso XV). Considerando que aos sábados e domingos é dada folga a um percentual do pessoal correspondente ao mesmo percentual de redução da frota operante, deve-se somar os percentuais de redução de frota operante obtidos para sábados e domingos e calcular a diferença entre 100% e essa soma.

Essa diferença corresponderá ao percentual do pessoal que deverá folgar nos outros dias da semana, necessitando de substitutos. Caso esta diferença apresente valor igual ou inferior a zero, não será necessário pessoal para substituição no repouso semanal remunerado.

Tomando como exemplo uma redução de frota operante de 50% aos domingos e de 30% aos sábados, resulta que 20% dos motoristas e cobradores deverão folgar nos outros dias da semana, necessitando de substitutos. Como um ano possui 52 semanas, o percentual de pessoal para cobrir o repouso semanal remunerado é obtido pelo seguinte cálculo:

$$(52/365) \times 0,20 \times 100 = 2,85\%$$

O repouso remunerado em dias feriados nacionais e religiosos também é garantido pela Consolidação das Leis do Trabalho (art. 70). Considerando que a programação dos feriados é igual à programação dos domingos e que é dada folga a um percentual do pessoal correspondente à redução da frota operante, a diferença entre 100% e o percentual de redução da frota operante aos domingos corresponderá ao percentual de motoristas e cobradores que serão substituídos.

Tomando como exemplo a mesma redução citada, então 50% dos motoristas e cobradores necessitarão de substituição. Como em um ano ocorrem em média 12 feriados, o percentual de pessoal para cobrir o repouso remunerado em feriados é obtido pelo seguinte cálculo:

$$(12/365) \times 0,50 \times 100 = 1,64\%$$

Assim, o percentual de pessoal necessário para cobrir folgas corresponde a:

$$FO = 2,85\% + 1,64\% = 4,49\%$$

#### • CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FÉRIAS

O direito a férias anuais remuneradas é garantido pela Constituição Federal (art. 7º, inciso XVII) e pela CLT (art. 129). Durante as férias anuais de motoristas e cobradores torna-se necessário alocar substitutos, os quais, por sua vez, também terão direito a férias anuais. Por outro lado, os substitutos de férias do pessoal efetivo também terão substitutos em suas férias, os quais também serão substituídos em suas férias e assim sucessivamente. Isso leva a uma progressão geométrica, cujo resultado é dado pela expressão:

$$FE = (1/12) / [1 - (1/12)] \times 100 = (1/11) \times 100 = 9,09\%$$

#### • CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FALTAS

O pessoal-reserva torna-se necessário para cobrir faltas não justificadas ou decorrentes de enfermidades, estando esse pessoal também sujeito a essas mesmas ocorrências.

No caso das faltas decorrentes de enfermidades, consideram-se apenas os 15 primeiros dias da doença que são cobertos pela empresa e admite-se que 12% dos empregados recorram a esse direito. Desta forma, o percentual de pessoal-reserva para cobrir faltas por motivo de doença corresponde a:

$$(15/365) \times 0,12 \times 100 = 0,49\%$$

Admitindo que os empregados faltam ao serviço em média 5 dias anualmente, o percentual de pessoal-reserva para cobrir esse tipo de falta corresponde a:

$$(5/365) \times 100 = 1,37\%$$

Assim, o percentual total de pessoal-reserva corresponde a:

$$RE = 0,49\% + 1,37\% = 1,86\%$$



Após a obtenção dos percentuais referentes a pessoal para cobrir folgas e férias e pessoal-reserva, transcreve-se a soma dos mesmos para o **Campo G** do formulário. Utilizando-se os dados aqui apresentados como exemplo, tem-se:

$$\text{Campo G} = \text{FO} + \text{FE} + \text{RE} = 4,49\% + 9,09\% + 1,86\% = 15,44\%$$

O pessoal necessário para cobrir folgas e férias e pessoal-reserva (**Campo H**) serão obtidos aplicando-se o percentual constante do **Campo G** sobre o coeficiente de utilização constante do **Campo F**.

O Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores corresponderá à soma do Coeficiente de Utilização (**Campo F**) com os acréscimos referentes a pessoal para cobrir folgas e férias e pessoal-reserva (**Campo H**).

Ressalte-se que os dados utilizados representam uma situação hipotética e foram usados a título de exemplo. No cálculo do Fator de Utilização devem ser considerados os dados reais de cada cidade.

**FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTAS E COBRADORES**

Faixa Horária	FROTA OPERANTE						
	Dia Útil		Sábado		Domingo		
	Veículo	%	Veículo	%	Veículo	%	
0:00 a 1:00							
1:00 a 2:00							
2:00 a 3:00							
3:00 a 4:00							
4:00 a 5:00							
5:00 a 6:00							
6:00 a 7:00							
7:00 a 8:00							
8:00 a 9:00							
9:00 a 10:00							
10:00 a 11:00							
11:00 a 12:00							
12:00 a 13:00							
13:00 a 14:00							
14:00 a 15:00							
15:00 a 16:00							
16:00 a 17:00							
17:00 a 18:00							
18:00 a 19:00							
19:00 a 20:00							
20:00 a 21:00							
21:00 a 22:00							
22:00 a 23:00							
23:00 a 24:00							
Duração Equivalente da Operação [ (Soma do % em dia útil/100) ]						(A)	
Jornada Diária de Trabalho de Motoristas e Cobradores						(B)	
Coeficiente de Utilização em Horas Normais (A/B)						(C)	
Horas Extras [ (C-2) se positivo; se negativo, adotar zero ]						(D)	
Horas Normais (C - D)						(E)	
Coeficiente de Utilização (E + (D x 1,5)) *						(F)	
Percentual de Pessoal para Cobrir Folgas, Férias e Reserva						(G)	
Pessoal para Cobrir Folgas, Férias e Reserva (F x G/100)						(H)	
Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores (F + H)							

\* Alterar o multiplicador 1,5, caso o adicional de horas extras na localidade exceda a 50%.





**Exemplo de cálculo do FU da Tarifa 2013**

FU TARIFA 2013 SISTEMA.txt  
FATOR UTILIZACAO MOTORISTAS/COBRADORES - BACIA: PORTO ALEGRE

FAIXA HORARIA	UTIL		SABADO		DOMINGO	
	QUANT	PERCENT	QUANT	PERCENT	QUANT	PERCENT
00:00 a 01:00	433	28.68	267	17.68	219	14.50
01:00 a 02:00	104	6.89	84	5.56	67	4.44
02:00 a 03:00	25	1.66	22	1.46	19	1.26
03:00 a 04:00	19	1.26	17	1.13	17	1.13
04:00 a 05:00	43	2.85	35	2.32	31	2.05
05:00 a 06:00	368	24.37	229	15.17	133	8.81
06:00 a 07:00	1,038	68.74	528	34.97	319	21.13
07:00 a 08:00	1,510	100.00	742	49.14	424	28.08
08:00 a 09:00	1,503	99.54	760	50.33	452	29.93
09:00 a 10:00	1,227	81.26	721	47.75	466	30.86
10:00 a 11:00	1,071	70.93	688	45.56	454	30.07
11:00 a 12:00	1,088	72.05	698	46.23	462	30.60
12:00 a 13:00	1,228	81.32	710	47.02	475	31.46
13:00 a 14:00	1,282	84.90	732	48.48	503	33.31
14:00 a 15:00	1,228	81.32	746	49.40	510	33.77
15:00 a 16:00	1,196	79.21	737	48.81	521	34.50
16:00 a 17:00	1,250	82.78	739	48.94	533	35.30
17:00 a 18:00	1,489	98.61	748	49.54	541	35.83
18:00 a 19:00	1,499	99.27	710	47.02	523	34.64
19:00 a 20:00	1,244	82.38	653	43.25	485	32.12
20:00 a 21:00	916	60.66	566	37.48	439	29.07
21:00 a 22:00	810	53.64	497	32.91	390	25.83
22:00 a 23:00	784	51.92	465	30.79	359	23.77
23:00 a 24:00	700	46.36	401	26.56	333	22.05
TOTAL PERCENT / 100:	14.61		8.27		5.75	

A - Duracao Equivalente Operacao [total percent util/100]: 14.61  
 B - Jornada Diaria Trabalho Motoristas/Cobreadores.....: 7.17  
 C - Coeficiente Utilizacao em Horas Normais (A/B).....: 2.0377  
 D - Horas Extras (C-2) [se negativo adotar zero].....: 0.0377  
 E - Horas Normais (C-D).....: 2.0000  
 F - Coeficiente de Utilizacao (E\*(Dx1,5)).....: 2.0566  
 G - Percentual de Pessoal Cobrir Folgas, Ferias e Reserva: 12.13  
 H - Pessoal Cobrir Folgas, Ferias e Reserva (FxG/100).....: 0.2495  
 Fator Utilizacao Motoristas/Cobreadores (F+H).....: 2.3061

**CAMPO G - Pessoal Cobrir Folgas, Ferias e Reserva**

FOLGA(sab/dom) = ( 52 / 365 ) x -13.84 = -1.97  
 Se FOLGA(sab/dom) < 0 - FOLGA(sab/dom) = 0  
 FOLGA(Feriado) = ( 12 / 365 ) x 35.83 = 1.18  
 FOLGA = FOLGA(sab/dom) + FOLGA(feriado) = 1.18  
 FERIAS = ( 1 / 12 ) / [ 1 - ( 1 / 12 ) ] x 100 = 9.09  
 FALTA(doenca) = ( 15 / 365 ) x 12.00 = 0.49  
 FALTA(sem justif) = ( 5 / 365 ) x 100 = 1.37  
 FALTA = FALTA(doenca) + FALTA(sem justif) = 1.86  
 CAMPO G = FOLGA + FERIAS + FALTA = 12.130



**ANEXO F – Lei Complementar nº 364**

**LEI COMPLEMENTAR Nº 364**

Altera a redação do “caput” do art. 1º e 2º da Lei Complementar nº 124, de 22 de outubro de 1985, com a redação dada pela Lei Complementar nº 238, de 26 de dezembro de 1990 e art. 6º da Lei nº 5090, de 08 de janeiro de 1992.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

**Art. 1º** - O “caput” do art. 1º da Lei Complementar nº 124, de 22 de outubro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º - Autoriza as empresas permissionárias ou concessionárias do serviço de transporte coletivo no Município a utilizar as faces externas e internas dos veículos para a exposição de anúncios de propaganda.”

**Art. 2º** - O “caput” do art. 2º da Lei Complementar nº 124, de 22 de outubro de 1985, alterada pela Lei Complementar nº 298, de 26 de dezembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º - Os recursos auferidos pelos permissionários de ônibus e lotações deverão ser exclusivamente aplicados para subsidiar programa de assistência médico-hospitalar para os empregados das empresas de ônibus e de lotações e seus dependentes, vedada a sua utilização para qualquer outra finalidade, devendo o programa de que trata este artigo ser assistido pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Rio Grande do Sul, e pela empresa encarregada da comercialização da propaganda em ônibus e lotações.”

**Art. 3º** - O art. 6º da Lei Municipal nº 5090, de 08 de janeiro de 1982, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 6º - A publicidade em veículos de aluguel providos de taxímetro far-se-á de conformidade com a Resolução nº 614/93, do Conselho Nacional de Trânsito, de 09 de maio de 1983, especialmente os arts. 1º e 2º e seus respectivos parágrafos”.

§ 1º - Proíbe-se a publicidade de cigarros, bebidas e motéis.

§ 2º - “A Secretaria Municipal dos Transportes fixará, de comum acordo com as entidades representativas das categorias, padronização da propaganda e das tabelas a serem cobradas”.

**Art. 4º** – Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 5º** - Revogam-se as disposições em contrário.



**PREFEITURA  
PORTO  
ALEGRE**

**Prefeitura Municipal de Porto Alegre  
Secretaria Municipal dos Transportes  
Empresa Pública de Transporte e Circulação**



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 28 de dezembro de 1995.

Tarso Genro,  
Prefeito.

José Luiz Vianna Moraes,  
Secretário Municipal de Produção, Indústria e Comércio

DOPA 29/12/95 P.4



**ANEXO G – Lei Municipal nº 743**

LEI Nº 743 (Alt. p/Lei 2493/62)

Estabelece a obrigatoriedade de seguro contra acidentes causados por veículos de transporte coletivo.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE:

Faço saber que o Poder Legislativo decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** - É obrigatório o seguro de responsabilidade para com as possíveis vítimas de acidentes ocorridos na circulação dos veículos de transporte coletivo, quer sejam passageiros, quer sejam transeuntes.

§ Único – O contrato de seguro deverá prever as seguintes indenizações, no mínimo:

- a) por morte ou invalidez total .....Cr\$ 50.000,00
- b) por invalidez transitória .....Cr\$ 25.000,00
- c) por danos às causas .....Cr\$ 10.000,00

**Art. 2º** - O concessionário ou permissionário, sob pena de rescisão do contrato ou revogação da permissão, deverá provar antes do início da prestação do serviço, que mantém, em pleno vigor, o seguro de que trata a Lei.

**Art. 3º** - Os atuais concessionários ou permissionários deverão providenciar o seguro previsto nesta Lei, dentro do prazo improrrogável de 6 (seis) meses, a contar de sua publicação.

§ Único – A infração ao disposto neste artigo, importa para os concessionários ou permissionários do transporte coletivo em auto-ônibus, na rescisão dos contratos ou revogação da permissão e, para o concessionário do transporte público em bondes na multa diária de Cr\$ 1.000,00 até cumprir as disposições desta lei.

**Art. 4º** - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 29 de novembro de 1951.

Dr. José Antônio Aranha,  
Prefeito.



**ANEXO H – Decreto Municipal 18.150**

**DECRETO Nº 18.150, DE 3 DE JANEIRO DE 2013.**

Altera o § 1º do art. 3º do Decreto nº 14.459, de 30 de janeiro de 2004, que dispõe sobre a Planilha de Cálculo Tarifário, que regulamenta a Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre o reajuste da tarifa do sistema de transporte coletivo por Ônibus de Porto Alegre e dá outras providências –, incluindo categoria no rol que especifica e revoga o Decreto nº 16.940, de 31 de janeiro de 2011.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso das atribuições que lhe confere o Inciso II do artigo 94 da Lei Orgânica do Município,

**D E C R E T A:**

Art. 1º Fica alterado o § 1º do art. 3º do Decreto nº 14.459, de 30 de janeiro de 2004, conforme segue:

Art. 3º .....

§ 1º O consumo de combustível será medido pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), por meio de levantamentos realizados nas empresas permissionárias, considerando-se 18 (dezoito) categorias de veículos para esse fim, sendo as médias de consumo de combustível por quilômetro, para fins de cálculo tarifário, as constantes no Quadro 1, abaixo:

Quadro 1: Coeficiente de Consumo de Combustível por Categoria de Veículo

Categoria	Tipo de Veículo	Posição do Motor	Ar Condicionado	Câmbio Automático	Coeficiente (l/km)
1	LEVE ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3210



2	LEVE	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3970
3	LEVE	TRASEIRO	SEM	SEM	0,3994
4	LEVE	TRASEIRO	COM	COM	0,5025
5	PESADO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3981
6	PESADO	DIANTEIRO	COM	SEM	0,5288
7	PESADO	DIANTEIRO	SEM	COM	0,4355
8	PESADO	TRASEIRO	SEM	SEM	0,4017
9	PESADO	TRASEIRO	COM	SEM	0,4803
10	PESADO	TRASEIRO	SEM	COM	0,4733
11	PESADO	TRASEIRO	COM	COM	0,6193
12	PESADO	CENTRAL	COM	COM	0,5505
13	PESADO	CENTRAL	SEM	SEM	0,4945
14	ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,5673
15	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	SEM	0,6163
16	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	COM	0,7028
17	ESPECIAL	TRASEIRO	SEM	COM	0,7047
18	ESPECIAL	TRASEIRO	COM	COM	0,4483

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogado o Decreto nº 16.940, de 31 de janeiro de 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 3 de janeiro de 2013.

José Fortunati,  
Prefeito.

Vanderlei Luis Cappellari,  
Secretário Municipal dos Transportes.  
Registre-se e publique-se.

Urbano Schmitt,  
Secretário Municipal de Gestão.



## ANEXO I – Medida Provisória 617/13

### Medida Provisoria 617/13 | Medida Provisória nº 617, de 31 de maio de 2013

Compartilhe

***Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros nas modalidades que menciona.***

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

**Art. 1º** Ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário e ferroviário de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no caput alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território de região metropolitana regularmente constituída.

**Art. 2º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 31 de maio de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF

Guido Mantega

Este texto não substitui o publicado no DOU de 31.6.2013 - edição extra



**Anexo J – Lei Complementar nº 715/13**

**LEI COMPLEMENTAR Nº 715, DE 2 DE JULHO DE 2013.**

Inclui inc. XVII, renomeia o parágrafo único para § 1º e inclui § 2º no art. 71 e revoga o inc. IV do art. 21 na Lei Complementar nº 7, de 7 de dezembro de 1973, que institui e disciplina os tributos de competência do Município.

**O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE**

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu, no uso das atribuições que me confere o inciso II do artigo 94 da Lei Orgânica do Município, sanciono a seguinte Lei Complementar:

**Art. 1º** Fica incluído inc. XVII, renomeado o parágrafo único para § 1º e incluído § 2º no art. 71 da Lei Complementar nº 7, de 7 de dezembro de 1973, conforme segue:

“Art. 71. ....

XVII – serviço público de transporte coletivo por ônibus;

§ 1º A isenção de que trata o inc. XVI do *caput* deste artigo depende de requerimento por parte do empreiteiro principal e de prévio cadastramento da obra na Secretaria Municipal da Fazenda.

§ 2º O disposto no inc. XVII do *caput* deste artigo vigorará até 31 de dezembro de 2016.”

**Art. 2º** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 3º** Fica revogado o inc. IV do *caput* do art. 21 da Lei Complementar nº 7, de 7 de dezembro de 1973.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2 de julho de 2013.

Sebastião Melo,  
Prefeito, em exercício.

Vanderlei Luis Cappellari,  
Secretário Municipal de Transportes.

Registre-se e publique-se.

Urbano Schmitt,  
Secretário Municipal de Gestão.





**Anexo K – Exemplo de Ofício para Tomada de Preços Fornecedores**

OF. N ° 3.099/2012

Porto Alegre, 05 de dezembro de 2012

Sr. Gerente:

Esta Secretaria realiza coleta de preços para atualização do custo/km rodado do transporte coletivo de Porto Alegre, razão pela qual solicitamos a gentileza de fornecer o **valor à vista** para frotistas, inclusive com desconto(s) concedido(s) para os modelos de **Chassis** abaixo discriminados, ou para seus substitutos.

Na oportunidade, subscrevemo-nos atenciosamente,

\_\_\_\_\_  
Vanderlei Luis Cappellari,  
Secretário Municipal dos Transportes

**ÔNIBUS NOVOS – Cotação de Preços**

MARCA	MODELO – CHASSI	VALOR A VISTA	OBSERVAÇÕES
MBB	LO 915 – Microônibus (21 Lugares)		
MBB	OF 1721 M – Manual		
MBB	OH 1622 L – Manual		
MBB	O-500 M – Manual		
MBB	O-500 M – C.Automático		
MBB	O-500 U – Automático		
MBB	O-500 MA – Articulado – Automático		
MBB	O-500 UA – Articulado – Automático		

**Sr. Mário A. M. Brito**  
**MECASUL S/A – Concessionário de Veículos Comerciais - Mercedes-Benz**  
**Depto de Vendas**

Assinatura



### Anexo L – Cálculo da Frota Operante

<b>Consórcio</b>	<b>Período 06:00 às 09:00</b>	<b>Período 16:30 às 19:30</b>	<b>Frota resultante</b>
CARRIS	332	327	332
CONORTE	406	414	414
STS	448	455	455
UNIBUS	339	339	339
SISTEMA	1.525	1.535	1540

## Anexo M - Lei Complementar 362

### LEI COMPLEMENTAR Nº 362

Cria o “Passe Livre” no sistema de transporte coletivo de Porto Alegre e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

**Art. 1º** Fica instituído o “Dia de Passe Livre” para todos os usuários do sistema de transporte coletivo por ônibus na Cidade de Porto Alegre.

**Art. 2º** Os “Dias de Passe Livre” serão determinados pelo Executivo Municipal através de Decreto, não podendo extrapolar a quantidade de 12 (doze) dias anuais e nem de mais de 2 (dois) dias no mesmo mês.

**Parágrafo Único** – Os dias de vacinação, os dias de eleições em qualquer nível – inclusive a dos Conselhos Tutelares, e o dia de Nossa Senhora dos Navegantes integrarão os 12 (doze) dias anuais de Passe Livre.

**Art. 3º** Todos os usuários poderão circular gratuitamente nestes dias, passando pela roleta sem pagamento de qualquer espécie.

**Art. 4º** A Secretaria Municipal dos Transportes estabelecerá um quadro de horários próprios para estes dias, devendo fiscalizar a sua execução.

**Art. 5º** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação e será regulamentada no prazo de 30 (trinta) dias.

**Art. 6º** Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 17 de abril de 1995.

Tarso Genro,  
Prefeito.

Luiz Carlos Bertotto,  
Secretário Municipal dos Transportes.