



MANUAL DE CÁLCULO DA TARIFA DE ÔNIBUS DE PORTO ALEGRE

2015 – 4ª Edição

MANUAL DE CÁLCULO DA TARIFA DE ÔNIBUS DE PORTO ALEGRE

Porto Alegre, Fevereiro de 2015

BRASIL, Empresa Pública de Transporte e Circulação, Manual de Cálculo da Tarifa de Ônibus de Porto Alegre. Porto Alegre, EPTC, 2015. 37 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

APRESENTAÇÃO

O presente manual é fruto de esforço realizado Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, 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 às observadas em Porto Alegre. Seus coeficientes de consumo e índices de uso foram atualizados em 2013, e alguns deles atualizados em 2015, em virtude dos avanços tecnológicos e sociais ocorridos desde a revisão anterior, realizada em 2003 pela própria EPTC, com colaboração do COMTU – Conselho Municipal de Transportes Urbanos.

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

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	06
2	O ATUAL MODELO DE PLANILHA DE CÁLCULO DO GEIPOT	06
3	CÁLCULO TARIFÁRIO MODELO PORTO ALEGRE	07
3.1	CONCEITO DE TARIFA	08
3.2	CUSTOS FIXOS	09
3.2.1	Cálculo do valor do veículo médio	09
3.2.2	Custos de capital	10
3.2.3	Despesas com pessoal	17
3.2.3.1	<i>Despesa com pessoal operacional, manutenção e administrativo</i>	17
3.2.3.2	<i>Despesa com pessoal da manutenção</i>	21
3.2.3.3	<i>Despesa com pessoal da administração</i>	22
3.2.3.4	<i>Despesas com plano de saúde</i>	22
3.2.3.5	<i>Despesas com honorários da administração</i>	23
3.2.4	Despesas com peças e acessórios	24
3.2.5	Despesas administrativas	24
3.2.5.1	<i>Despesas com seguros</i>	25
3.2.5.2	<i>Despesas não operacionais</i>	26
3.3	CUSTOS VARIÁVEIS	27
3.3.1	Combustível	27
3.3.2	Lubrificantes	29
3.3.3	Pneus ou rodagem	29
3.4	TRIBUTOS	32
3.5	FORMA DE COLETA DOS PREÇOS DOS INSUMOS	34
3.6	DADOS OPERACIONAIS	34
3.6.1	Frota	34
3.6.2	Rodagem	35
3.6.3	Percurso Médio Mensal	36
3.6.4	Passageiros Equivalentes	36
3.6.5	Cálculo do IPK Equivalente e da Tarifa de Ônibus	37
	ANEXOS	38



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 pela primeira vez 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. A partir desta revisão foi elaborado o Decreto Municipal n.14.459/04, contemplando o trabalho realizado, e estabelecendo as regras para o cálculo da tarifa de ônibus em Porto Alegre.

Em 2013, por disposição do Decreto Municipal nº. 14.459/04, foram revisados novamente os coeficientes de consumo e índices de uso revisados em 2003: combustíveis e lubrificantes, pneus, despesas com peças e acessórios, outras despesas e despesas com pessoal de manutenção e pessoal de administração. O resultado deste trabalho foi aplicado ao cálculo tarifário de 2014, através da publicação do Decreto Municipal nº. 18.560/14, que substituiu o anterior. Em 2015 foi realizado um ajuste nos coeficientes de consumo de combustíveis, no coeficiente de consumo de outras despesas ou despesas não operacionais, no fator de utilização de fiscais e na vida útil de pneus e de recapagens.

Portanto, os coeficientes destes itens de custos, na planilha tarifária de Porto Alegre, refletem os custos atuais do transporte por ônibus na cidade.

3. CÁLCULO TARIFÁRIO 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 compõem o serviço de transporte. Este capítulo divide-se em: conceito



de tarifa, custos fixos, custos variáveis, tributos e indicadores operacionais (frota, passageiro equivalente, quilometragem percorrida, Percurso Médio Mensal da frota e Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK).

O procedimento atual de cálculo da tarifa de ônibus em Porto Alegre é determinado pelo Decreto Municipal nº. 18.560, de 13 de fevereiro de 2014 e pelo Decreto Municipal nº. 18.937, de 05 de fevereiro de 2015 (**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**), pelo SEOPA – Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre, 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 consiste no 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 (Taxa de Gerenciamento, prevista na Lei Municipal nº. 8.133/98, e a Contribuição sobre a Receita Bruta referente à Desoneração da Folha de Pagamento, prevista na Lei Federal nº. 12.715/12).

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

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

$$TARIFA = \frac{[(CF + CV) \times \left(\frac{100}{100-T}\right)]}{IPK}$$

Equação 1: Tarifa Calculada



Onde,

TARIFA: Tarifa Calculada;

CF: Custos Fixos;

CV: Custos Variáveis;

T: Tributos;

IPK: Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro.

3.2. CUSTOS FIXOS

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

Os custos fixos que compõem a planilha de cálculo do ônibus, assim definidos pelo Órgão Gestor, são: custos de capital, custos com pessoal, despesas com peças e acessórios e despesas administrativas. 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 médio, que servirá de base para o cálculo dos seguintes itens de custo fixo: depreciação, remuneração, peças e acessórios e despesas não-operacionais (outras despesas). Os itens diretamente relacionados com o valor do veículo médio são significativos para formação da tarifa de ônibus em Porto Alegre.

3.2.1 Cálculo do valor do veículo médio

O veículo médio 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 médio. 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 análise. Como exemplo, na planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre, em 2014, de um total de mais de 30 modelos de veículos existentes na frota, foram formadas 19 famílias. O preço final de um modelo de família de veículo é a soma dos preços de chassi e de carroceria. O preço final do veículo médio é calculado aplicando-se a Equação 2 abaixo.

$$P_{VM} = \sum_{i=1}^n \left[\frac{f_i \times (chassi + carroceria)_i}{F} \right]$$

Equação 2: Cálculo do preço do veículo médio

Onde,

P_{VM} : Preço do veículo médio;

f_i : frota da família de veículos i ;

Chassi: preço do chassi da família de veículos i ;

Carroceria: preço da carroceria da família de veículos i

F : Frota total.

Para fins de cálculo da depreciação e da remuneração deve-se descontar do preço do veículo médio o custo ponderado dos pneus, pois os mesmos já são considerados nos custos de rodagem. Porém, no cálculo das despesas com peças e acessórios e das despesas não-operacionais deve ser considerado o preço do veículo médio total, sem o desconto do custo ponderado dos pneus.

3.2.2 Custos de capital

Os custos de capital subdividem-se em: depreciação do veículo, depreciação de máquinas, instalações/equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos, remuneração do capital imobilizado em veículos, remuneração de máquinas, instalações/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 (Método de Cole¹), de acordo

¹ Método de Cole: Consiste em dividir o total da depreciação em frações tais que, o numerador expresse os períodos que faltam para o final da vida útil do bem, e o denominador represente o somatório dos



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, conforme legislação vigente.

A depreciação de capital corresponde a redução do valor de um bem durável, resultante do desgaste pelo uso ou obsolescência tecnológica. 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. No entanto, Porto Alegre adota uma vida útil única de 10 (dez) anos para todos os tipos de veículos, segundo a legislação vigente. De acordo com a Lei nº. 4.260, de 31 de dezembro de 1976, e Decreto Municipal nº. 7.329, de 19 de maio de 1990 (**Anexo D**), permite-se, 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%. Ou seja, ao final da vida útil, o veículo valerá 15% do preço do veículo médio atual.

períodos. No caso, as frações representam as faixas ano, e a frota alocada em cada uma delas deve levar 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.

O método de cálculo adotado em Porto Alegre, recomendado pelo GEIPOT, e regulamentado pelo Decreto Municipal nº. 18.560/14 é o da Soma dos Dígitos Decrescentes ou Método de Cole. Este método caracteriza-se por incentivar uma renovação acentuada, à medida que os coeficientes de depreciação são maiores nas primeiras faixas etárias, justificando uma idade média inferior a 5 (cinco) anos. A Equação 3 demonstra a forma de cálculo do fator de depreciação anual.

$$F_D = \frac{Vu-j+1}{1+2+\dots+Vu} \times \left(1 - \frac{Vr}{100}\right)$$

Equação 3: Cálculo do fator de depreciação anual

Onde,

F_D : Fator de Depreciação anual para o ano j ;

j : limite superior da faixa etária (anos);

Vu : Vida útil adotada (anos);

Vr : Valor residual adotado (%).

A Tabela 1 apresenta a forma de cálculo dos fatores de depreciação da frota.

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

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

Para determinação do coeficiente final de depreciação e de remuneração a ser adotado no cálculo da tarifa de ônibus, os seguintes passos deverão ser observados:



- a) Se a idade média dos 4 (quatro) consórcios for igual/inferior a 5 (cinco) anos, o cálculo do coeficiente final de depreciação mensal será obtido através da soma do produto da frota de cada consórcio pelo coeficiente de depreciação anual, cujo valor é 0,085. O coeficiente de remuneração anual, nesse caso, equivale a 0,0588. Ambos os coeficientes deverão ser divididos por 12 (doze) meses;
- b) Se a idade média de um ou mais consórcios for superior a 5 (cinco) anos, o cálculo do coeficiente final de depreciação e de remuneração mensal será obtido através da soma do produto da frota de cada consórcio pelo seu respectivo coeficiente de depreciação e de remuneração anual, cujo valor, no caso do(s) consórcio(s) com idade média da frota superior a 5 (cinco) anos, será obtido pelo método da soma dos dígitos decrescentes (Método de Cole). O resultado final deverá ser dividido por 12 para obter-se o valor mensal de depreciação e de remuneração do capital investido na frota, observando-se os coeficientes estabelecidos na Tabela 2.

Tabela 2: Coeficientes de depreciação e de remuneração pelo Método de Cole

Ano inicial	Ano final	N	Coeficientes de depreciação	Coeficientes de remuneração
0	1	10	0,154545455	0,010000000
1	2	9	0,139090909	0,008454545
2	3	8	0,123636364	0,007063636
3	4	7	0,108181818	0,005827273
4	5	6	0,092727273	0,004745455
5	6	5	0,077272727	0,003818182
6	7	4	0,061818182	0,003045455
7	8	3	0,046363636	0,002427273
8	9	2	0,030909091	0,001963636
9	10	1	0,015454545	0,001654545
10	11	0	0,000000000	0,001500000

O custo por quilômetro de depreciação da frota será determinado conforme a Equação 4 abaixo.

$$CD_f = \frac{(COEFD \times PMVSP)}{F \cdot PMuTotal}$$

Equação 4: Cálculo do custo por km da depreciação da frota



Onde,

CD_f: Custo por quilômetro da depreciação da frota;

COEFD: Coeficiente Final de Depreciação da Frota;

PMVSP: Preço Médio do Veículo Sem Pneus;

F: Frota total;

PMutTotal: Percurso Médio na unidade de tempo Total

A depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, correspondente a um veículo, é obtida multiplicando-se o preço médio do veículo do tipo leve 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 Equação 5 abaixo demonstra o cálculo da depreciação de máquinas, instalações e equipamentos.

$$CD_m = \frac{C_{Dm} \times PMV_L}{PMutTotal}$$

Equação 5: Cálculo da depreciação de máquinas e inst./equip.

Onde,

CD_m: Custo por quilômetro da depreciação de máquinas, instalações/equipamentos e equipamentos embarcados;

C_{Dm}: Coeficiente de depreciação de máquinas, instalações/equipamentos e equipamentos embarcados;

PMV_L: Preço Médio do Veículo Leve;

PMutTotal: Percurso Médio na unidade de tempo Total.

O custo quilômetro total de depreciação será a soma do custo de depreciação da frota (D_f) e do custo de depreciação de máquinas, instalações/equipamentos e equipamentos embarcados (D_m).

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 Equação 6 adotada para o cálculo do fator de remuneração da frota é a seguinte:

$$F_R = \frac{\left[1 - \sum_{j=0}^j \frac{Vu-j+1}{0+1+2+\dots+Vu} \times \left(1 - \frac{Vr}{100}\right)\right] \times \left(\frac{i}{100}\right) \times \frac{PVMSP}{F}}$$

Equação 6: Cálculo do fator de remuneração de frota

Onde,

F_R : Fator de 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;

PMVSP: Preço Médio do Veículo Sem Pneus;

F : Frota total.

A Tabela 3 abaixo apresenta os fatores de remuneração para cada faixa de ano da frota.

Tabela 3: Cálculo do fator de remuneração mensal por faixa etária

Faixa etária (anos)	Fator de remuneração
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	$(1-0,85 \times 55/55) \times 0,12/12 = 0,001500000$



O cálculo do custo por quilômetro da remuneração de frota é dado de acordo com o disposto na Equação 7 abaixo.

$$CR_f = \frac{(COEFR \times PMVSP)}{F \cdot PMutTotal}$$

Equação 7: Cálculo do custo por km da remuneração da frota

Onde,

CR_f: Custo por quilômetro da remuneração da frota;

COEFR: Coeficiente Final de Remuneração da Frota;

PMVSP: Preço Médio do Veículo Sem Pneus;

F: Frota total;

PMutTotal: Percurso Médio na unidade de tempo Total

O cálculo da remuneração de máquinas, instalações e equipamentos é obtido multiplicando-se o preço do veículo médio do tipo leve pelo fator ou coeficiente de remuneração de máquinas, instalações e equipamentos, que corresponde a 0,0004, segundo o GEIPOT. A Equação 8 demonstra o cálculo do custo por quilômetro da remuneração de máquinas, instalações e equipamentos.

$$CR_m = \frac{C_{Rm} \times PMV_L}{PMutTotal}$$

Equação 8: Cálculo da remuneração de máquinas e inst/equip.

Onde,

R_m: Custo por quilômetro da remuneração de máquinas, instalações e equipamentos;

C_{Rm}: Coeficiente de remuneração de máquinas, instalações e equipamentos;

PMV_L: Preço Médio do Veículo Leve;

PMutTotal: Percurso Médio na unidade de tempo Total.

Já para a remuneração do almoxarifado, 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 médio do veículo do tipo leve. A Equação 9 demonstra este cálculo.



$$CR_a = \frac{C_{ra} \times PMV_L}{PMutTotal}$$

Equação 9: Cálculo da remuneração de almoxarifado

Onde,

CR_a: Custo por quilômetro da remuneração do almoxarifado;

C_{ra}: Coeficiente de remuneração do almoxarifado;

PMV_L: Preço Médio do Veículo Leve;

PMutTotal: Percurso Médio na unidade de tempo Total.

O custo quilômetro total de remuneração será a soma do custo de remuneração da frota (CR_f), do custo de remuneração de máquinas, instalações e equipamentos (CR_m) e do custo de remuneração de almoxarifado (CD_a).

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 (vale-refeição) e os encargos sociais incidentes sobre a folha de pagamento, assim como os honorários da administração e o plano de saúde dos rodoviários.

3.2.3.1 Despesa com pessoal operacional, de manutenção e de administração

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 IV do Decreto Municipal n.º 18.560/14 apresenta a forma recomendada pelo GEIPOT (1993) para o cálculo do Fator de Utilização de motoristas e cobradores.

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 mínimo recomendado pelo GEIPOT (1993) para o Fator de Utilização de Fiscais, entre 0,20 e 0,50, ou seja, adota-se o valor 0,20 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.

Os encargos sociais do Grupo A estão dispostos na Tabela 4. 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.

Tabela 4: Alíquotas dos encargos do Grupo A incidentes na folha dos rodoviários

Encargo	Alíquota (%)
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%
Total	16,80%

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 demonstrado na Tabela 5.

Tabela 5: Alíquotas dos encargos Grupo B incidentes na folha dos rodoviários

Encargo	Alíquota (%)
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%
Total	13,53%

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 6.

Tabela 6: 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 as 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, incluindo 50% de vales no período de férias. Nesse caso, a planilha de cálculo tarifário de Porto Alegre, adota uma quantidade de 25 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 Equação 10.

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

Equação 10: Cálculo da despesa com pessoal operacional

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

Vr : Valor do vale-refeição;

Qvr : Quantidade de vales-refeições;

C : Custo da empresa;

Bf : Benefício fiscal da empresa.

Para se obter o custo por quilômetro do pessoal operacional basta dividir o valor da Despesa com pessoal operacional (D_{po}) pelo Percurso Médio na unidade de tempo ($PMut$) operacional.

3.2.3.2 Despesa com pessoal de manutenção

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.



O Fator de Utilização de pessoal de manutenção, determinado a partir da relação entre as despesas do pessoal de manutenção com as despesas do pessoal de operação, observadas nos balancetes mensais das empresas operadoras ao longo de 2012, corresponde a 0,1074.

Para se obter o custo por quilômetro do pessoal de manutenção basta multiplicar o valor da Despesa com pessoal operacional (D_{po}) pelo Fator de Utilização de pessoal de manutenção e dividir o produto final pelo Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) operacional.

3.2.3.3 Despesa com pessoal de administração

A despesa com pessoal administrativo por quilômetro, assim como a despesa do pessoal de manutenção, está vinculada a despesa com pessoal operacional.

O Fator de Utilização do pessoal de administração, determinado a partir da relação entre as despesas do pessoal de administração com as despesas do pessoal de operação, observadas nos balancetes mensais das empresas operadoras ao longo de 2012, corresponde a 0,0697.

Para se obter o custo por quilômetro do pessoal de administração basta multiplicar o valor da Despesa com pessoal operacional (D_{po}) pelo Fator de Utilização de pessoal de administração e dividir o produto final pelo Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) operacional.

3.2.3.4 Despesas com plano de saúde

A despesa com plano de saúde dos rodoviários, 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 n.º 364, de 28 de dezembro de 1995 (**Anexo E**). 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 Equação 11.

$$D_{ps} = \frac{V_P}{PMM_Oper}$$

Equação 11: Cálculo da despesa com plano de saúde

Onde,

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

V_P : Valor do plano de saúde por ônibus;

PMM_{Oper} : Percurso Médio Mensal de um Veículo da Frota Operante.

3.2.3.5 Despesas com honorários da administração

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 piso salarial 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 operante e pelo PMM Operacional, para obter-se o custo por quilômetro desse item, conforme demonstrado na Equação 12 abaixo.

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

Equação 11: Cálculo da despesa com remuneração da diretoria

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 Operante;

PMM_{Oper}: Percurso Médio Mensal de um Veículo da Frota Operante.

A Tabela 7 abaixo, lista as empresas operadoras do transporte coletivo de Porto Alegre em 2014.

Tabela 7: 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 Cavalhada Ltda
Transportes Coletivos Trevo S.A.
Viação Alto Petrópolis Ltda
Nortran Transportes Coletivos Ltda
Restinga Transportes Coletivos Ltda

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 relacionado à 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 médio dividido pelo PMM Operacional. 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 operacional destas empresas. O coeficiente de peças e acessórios encontrado na revisão da planilha de cálculo tarifário realizada em 2013 é de 0,0047. O cálculo da despesa com peças e acessórios é expresso pela Equação 13:

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

Equação 12: Cálculo da despesa com peças e acessórios

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 0,0047;

P_{VH} : Preço do veículo médio;

PMM_{Oper} : Percurso Médio Mensal de um Veículo da Frota Operante.

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

3.2.5 Despesas administrativas

As despesas administrativas dizem respeito as despesas com o seguro obrigatório e o seguro passageiro, assim como as despesas não operacionais.

3.2.5.1 Despesas com seguros

As despesas com 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 n.º 743, de 29 de novembro de 1951, alterada pela Lei n.º 2.493/62, Lei n.º 2.777/64 e Lei n.º 7.958/96 (**Anexo F**), para assegurar aos passageiros coberturas 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 Equação 14.

$$D_s = \frac{C_{mopr} \times f_{pr} + C_{mopu} \times f_{pu} + \frac{DPVAT}{12}}{PMM_Total}$$

Equação 13: Cálculo das despesas com seguros

Onde,

D_s : Despesas com seguros;

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

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

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

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

DPVAT: Valor do seguro obrigatório por ônibus;

F: Frota total;

PMM_{Total} : Percurso Médio Mensal de um Veículo da Frota Total.

3.2.5.2 Despesas não-operacionais

As despesas não-operacionais 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 despesas não-operacionais pelo preço do veículo médio dividido pelo PMM Operacional.

O coeficiente de despesas não-operacionais 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 atualização realizada em 2015, é de 0,0040. A fórmula de cálculo das despesas não-operacionais é demonstrada abaixo na Equação 15.

$$D_G = \frac{C_{OD} \times P_{VH}}{PMM_Oper}$$

Equação 14: Cálculo das despesas não-operacionais

Onde,



D_G: Despesas não-operacionais;

C_{OD}: Coeficiente de despesas não-operacionais, que equivale em Porto Alegre a 0,0035;

P_{VH}: Preço do veículo médio;

PMM_{Oper}: Percurso Médio Mensal de um Veículo da Frota Operante.

Até aqui foram vistos os custos fixos que compõem a planilha de cálculo tarifário do ônibus. Recordando, os custos fixos são compostos de: depreciação e remuneração de capital, despesas com pessoal, despesas com peças e acessórios e despesas administrativas.

O próximo tópico apresentará a metodologia de cálculo dos custos variáveis.

3.3. CUSTOS 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. Esse custo, expresso 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 análise dos balancetes contábeis das empresas operadoras de 2012, 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 Equação 16 abaixo.

$$C_c = \sum_1^n \frac{c \times f}{F} \times p$$

Equação 15: Custo quilômetro combustível

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 atualização tarifária realizada em 2015 alterou para 15 categorias de coeficientes de consumo de combustível, cujos coeficientes são apresentados no Decreto Municipal nº. 18.937/15 e na Tabela 8 a seguir.

Tabela 8: Coeficientes de consumo de diesel por categoria de veículo da frota

Categoria	Tipo de Veículo	Posição do Motor	Ar Condicionado	Câmbio Automático	Coeficiente (l/km)
1	MICRO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3167
2	LEVE	TRASEIRO	SEM	SEM	0,3897
3	LEVE	TRASEIRO	COM	COM	0,5526
4	PESADO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,4025
5	PESADO	DIANTEIRO	COM	SEM	0,4669
6	PESADO	TRASEIRO	SEM	SEM	0,4484
7	PESADO	TRASEIRO	SEM	COM	0,5431
8	PESADO	TRASEIRO	COM	SEM	0,5233
9	PESADO	TRASEIRO	COM	COM	0,6064
10	TRUCADO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,4498
11	ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,5343
12	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	COM	0,7735
13	ESPECIAL	CENTRAL	COM	COM	0,7985
14	ESPECIAL	TRASEIRO	SEM	COM	0,6860
15	ESPECIAL	TRASEIRO	COM	COM	0,7530



3.3.2 Lubrificantes

O coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes corresponde a 0,0222. O custo por quilômetro do item óleos/lubrificantes será definido pela multiplicação do custo por quilômetro do combustível e do coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes. Este coeficiente foi obtido através dos balancetes contábeis mensais de 2012, enviados pelas empresas operadoras, e corresponde a relação entre a despesa com lubrificantes e a despesa com combustível.

3.3.3 Pneus ou Rodagem

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 micros, 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 9 abaixo facilita a visualização da quantidade de pneus e recapagens por tipo de veículo da frota.

Tabela 9: Relação de pneus e recapagens por tipo de veículo

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

De acordo com a atualização realizada a partir dos balancetes mensais do ano de 2012 das empresas operadoras e as mudanças na forma de coleta dos preços de pneus e de recapagens, que passaram de coleta no mercado para notas fiscais de compras pelas empresas, a quilometragem mínima admitida para a primeira vida de

um pneu é de 54.869 km; enquanto que a soma das quilometragens admissíveis para as duas recapagens é de 113.194 km. Portanto, a vida útil final de um pneu considerada na planilha de cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre é de 168.063 km.

Cada tipo de veículo (micro, leve, pesado, trucado e articulado) tem um custo de rodagem por quilômetro. Dessa forma, apresentaremos na Equações 17, 18, 19 e 20 abaixo o cálculo dos custos por tipo de veículo.

$$C_{VL} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu}$$

Equação 16: Custo rodagem veículo leve

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,

$$C_{VP} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu}$$

Equação 17: Custo rodagem veículo pesado

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,

$$C_{VT} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu}$$

Equação 18: Custo rodagem veículo trucado

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,

$$C_{VA} = \frac{q_n \times p_n + q_r \times p_r}{vu}$$

Equação 19: Custo rodagem veículo especial

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 Equação 21 abaixo demonstrada.



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

Equação 20: Custo rodagem

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 tópicos anteriores, resulta no custo ou gasto quilométrico total, antes dos tributos, conforme Equação 22 abaixo relacionada.

$$C_{TAT} = C_F + C_V$$

Equação 21: Custo total

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 Lei Federal n.º 12.860, de 11 de setembro de 2013 (**Anexo G**) e da Lei Complementar n.º. 715/13 (**Anexo H**), 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: a Taxa de Gerenciamento, prevista na Lei Municipal nº. 8.133/98 e a Contribuição sobre a Receita Bruta referente à Desoneração da Folha de Pagamento, prevista na Lei Federal nº. 12.546/11, alterada pela Lei Federal nº 13.043/14.

A Taxa de Gerenciamento, é uma taxa municipal que remunera o Órgão Gestor, no caso a EPTC, nas atribuições que lhe cabem como tal, principalmente quanto ao custeio da Câmara de Compensação Tarifária.

O cálculo dos tributos sobre o custo quilométrico é realizado conforme a Equação 23 a seguir.

$$C_T = \frac{(100 - T)}{100}$$

Equação 22: Custo tributos

Onde,

C_T : Custo dos tributos;

T: Soma das alíquotas de tributos incidentes sobre a tarifa;

Com isso, foi apresentada a primeira parte do cálculo da tarifa, o numerador da sua fórmula, demonstrada no tópico 3.1, e reapresentada a seguir pela Equação 24.

$$Custo _ Final = \frac{Custo _ Total}{C_t}$$

Equação 23: Custo quilômetro final

Onde,

Custo Final: Custo Final por Quilômetro com Tributos;

Custo total antes dos tributos;

C_t : Custo dos tributos.



3.5. FORMA DE COLETA DOS PREÇOS DOS INSUMOS

A forma de coleta dos preços dos insumos é regulamentada pelo Decreto Municipal nº. 18.560/14, alterado pelo Decreto Municipal nº. 18.937/15.

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.

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.

A frota total corresponde a soma da frota operante com a frota reserva, sendo esta última limitada a 10% da frota operante, para fins de cálculo da tarifa.

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 10 demonstra esta classificação dos veículos.



Tabela 10: Classificação da frota de veículos

Categoria	Potência do motor	Eixos
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 adotada para fins de cálculo do PMM – Percurso Médio Mensal está descrita no Decreto Municipal nº. 18.560/14.

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 disponíveis 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 nº. 362, de 17 de abril de 1995 (**Anexo I**). 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 §4º do Art.7º do Decreto Municipal nº. 18.560/14.

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 equivalentes, 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 método de cálculo do Percurso Médio Mensal de um ônibus da frota está descrito no Decreto Municipal nº. 18.560/14.

Segundo disposto neste decreto, para fins de cálculo do custo por quilômetro dos itens pessoal de operação, pessoal de manutenção, pessoal de administração, remuneração da diretoria, peças e acessórios, despesas não-operacionais e plano de saúde dos rodoviários, utiliza-se o PMM Operacional, que considera a frota operante como denominador da fórmula de cálculo. Por outro lado, para os itens de custo com depreciação e remuneração de capital e seguros, utiliza-se o PMM Total, que considera a frota total como denominador da fórmula de cálculo. As fórmulas de cálculo do PMM Operacional e Total são apresentadas abaixo (Equações 25 e 26). A quilometragem (km) utilizada no numerador da fórmula de cálculo é produzida pela frota total do sistema, conforme descrito no capítulo anterior.

$$PMM_{Operacional} = \frac{km}{Frota\ Operante}$$

Equação 24: PMM Operacional

$$PMM_{Total} = \frac{km}{Frota\ Total}$$

Equação 25: PMM Total

3.6.4 Passageiros Equivalentes

Os passageiros equivalentes são obtidos através dos Boletins de Acompanhamento Diários das Viagens (BAD), levando-se em conta as tarifas pagas integralmente e as tarifas pagas com descontos. A Equação 27 demonstra o cálculo dos Passageiros Equivalentes.

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

Equação 26: Cálculo do Passageiro Equivalente



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_i : Tarifa da integração com o trem (parcela paga ao ônibus);

T_o : Tarifa do ônibus.

Atualmente, o desconto para os passageiros do tipo P_E e P_{VE} é de 50% e para o usuário que integra com o trem, o desconto é de 10%.

3.6.5 Cálculo do IPK Equivalente e da Tarifa de Ônibus

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_{Eq}) pela média móvel dos últimos 12 (doze) meses que antecedem ao cálculo da quilometragem (km), conforme demonstrado pela Equação 28 abaixo.

$$IPK = \frac{MMóvel_{P_{Eq}}}{MMóvel_{km}}$$

Equação 27: Cálculo do IPK

Portanto, determinando-se o custo final por quilômetro, cujo cálculo foi demonstrado na Equação 24, e considerando-se o IPK, é possível calcular-se a tarifa de ônibus de Porto Alegre, conforme demonstra a Equação 29 abaixo.

$$TARIFA = \frac{Custo_{Final}}{IPK_{Equivalente}}$$

Equação 28: Cálculo da Tarifa



PREFEITURA
PORTO
ALEGRE

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



ANEXOS



ANEXO A – Decreto Municipal 18.560

DECRETO Nº 18.560, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2014.

Regulamenta o artigo 2º da Lei nº. 7.958, de 08 de janeiro de 1997, alterada pela Lei Municipal nº 8.023, de 24 de julho de 1997, disciplinando o processo de revisão tarifária do transporte coletivo por ônibus, e revoga o Decreto nº. 14.459, de 30 de janeiro de 2004, e o Decreto nº. 18.150, de 03 de janeiro de 2013.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso das atribuições legais, e nos termos do artigo 2º da Lei nº 7.958, de 08 de janeiro de 1997, alterada pela Lei nº 8.023, de 24 de julho de 1997,

D E C R E T A :

Art. 1º A Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) realizarão os levantamentos técnicos previstos na Planilha de Cálculo Tarifário definida neste Decreto, para aferir o custo operacional do sistema de transporte coletivo por ônibus, a fim de indicar a tarifa a ser fixada pelo Prefeito Municipal.

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

- I. CUSTOS VARIÁVEIS: combustível, óleos/lubrificantes e rodagem;
- II. CUSTOS FIXOS: despesas com depreciação e remuneração de capital; peças e acessórios; pessoal de operação, de manutenção e de administração; e despesas administrativas; e
- III. CUSTO TOTAL: Custo Fixo acrescido do Custo Variável e dos Tributos.



Art. 3º – Os CUSTOS VARIÁVEIS, que se alteram em decorrência da quilometragem rodada pela frota, são constituídos pelas despesas com combustível, óleos/lubrificantes e rodagem.

§ 1º – O coeficiente de consumo de combustível estabelecido por categoria de veículos utilizados na frota é o constante no Anexo I deste Decreto;

§ 2º – Eventuais necessidades de determinação de coeficientes de consumo de combustível de combinações não previstas no Anexo I deste Decreto, antes da próxima revisão da planilha de cálculo, poderão ser realizadas através de pesquisa junto às empresas operadoras do sistema de transporte coletivo por ônibus.

§ 3º – O coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes corresponde a 0,0222 (zero vírgula zero duzentos e vinte e dois), sendo que o custo por quilômetro do item óleos/lubrificantes será definido pela multiplicação do custo por quilômetro do combustível e do coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes.

§ 4º – O custo com a rodagem será calculado levando-se em conta a utilização de:

a) 06 (seis) pneus radiais e 02 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos micros, leves e pesados;

b) 08 (oito) pneus radiais e 02 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos trucados;

c) 10 (dez) pneus radiais e 02 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos especiais ou articulados.

§ 5º – A vida útil dos pneus e das recapagens fica estabelecida em 168.063 km (cento e sessenta e oito mil e sessenta e três quilômetros), obtida através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras apresentados à SMT/EPTC.

§ 6º – O cálculo do custo por quilômetro com a rodagem deve ser realizado considerando-se as seguintes variáveis: quantidade e preços de pneus e recapagens de cada tipo de veículo e a vida útil total dos pneus, devendo ser ponderadas pela frota total do sistema.

Art. 4º – Os CUSTOS FIXOS, independentemente da quilometragem rodada pela frota, são aqueles necessários à execução dos serviços, e o seu cálculo observará:

I – a depreciação dos veículos que compõem a frota, a depreciação de máquinas, instalações e equipamentos e dos equipamentos embarcados nos veículos;

II – a remuneração de capital imobilizado em veículos, almoxarifado, máquinas, instalações e equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos;

III – idade média da frota não inferior a 5 (cinco) anos, para fins de cálculo da depreciação e da remuneração desta;

IV – a vida útil dos veículos que compõem a frota prevista na legislação vigente;

V – o valor residual dos veículos que compõem a frota correspondente a 15% (quinze por cento) do valor do veículo novo;

VI – o tipo de veículo a ser adotado, o qual será aquele que representa a ponderação dos preços dos modelos de famílias com as suas respectivas frotas, pela frota total do sistema, descontando do cálculo do preço do veículo médio os veículos que já ultrapassaram 10 (dez) anos de vida útil;

VII – a idade média da frota, para fins de cálculo do custo de depreciação e de remuneração investido na mesma;

VIII – o coeficiente de depreciação de máquinas, instalações ou equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos; o coeficiente de remuneração de almoxarifado e o coeficiente de remuneração de instalações ou equipamentos, levantados através da Planilha Nacional divulgada pelo GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, correspondem, respectivamente, a 0,0001 (um décimo de milésimo), a 0,0003 (três décimos de milésimo) e a 0,0004 (quatro décimos de milésimo).

IX – o coeficiente de peças e acessórios, calculado através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras, conforme Plano Padrão de Contas, criado pela SMT/EPTC, o qual corresponde a 0,0047 (quarenta e sete milésimos).

X – as despesas com pessoal de operação (motoristas, fiscais e cobradores) compreendidas pelos salários, os encargos sociais, o fator de utilização e o vale-refeição.



XI – o coeficiente de 0,1074 (um mil e setenta e quatro décimos de milésimo), correspondente ao fator de utilização de pessoal de manutenção, e o coeficiente de 0,0697 (seiscentos e noventa e sete décimos de milésimo), correspondente ao fator de utilização de pessoal de administração, calculados pela SMT/EPTC através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras; e

XII – as despesas administrativas que correspondem ao plano de saúde dos rodoviários, a remuneração da diretoria, aos valores dos seguros e as despesas não-operacionais.

§1º Para fins do disposto no inciso VI deste artigo, no caso de veículos que não sejam mais fabricados no Brasil, será considerado o valor de veículo similar.

§2º Para o cálculo da depreciação e da remuneração do capital investido na frota, deve ser descontado do preço do veículo médio, o valor correspondente ao custo ponderado dos pneus, assim como considerado o Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) total e a frota total.

§3º A idade média da frota, de que trata o inciso VII deste artigo, observará o seguinte:

I se a idade média dos 4 (quatro) consórcios for igual ou inferior a 5 (cinco) anos, o cálculo do coeficiente final de depreciação mensal será obtido através da soma do produto da frota de cada consórcio pelo coeficiente de depreciação anual, cujo valor é 0,085 (oitenta e cinco décimos de milésimo); sendo que o coeficiente de remuneração anual, nesse caso, equivale a 0,0588 (quinhentos e oitenta e oito décimos de milésimo); e ambos os coeficientes deverão ser divididos por 12 (doze) meses;

II se a idade média de 1 (um) ou mais consórcios for superior a 5 (cinco) anos, o cálculo do coeficiente final de depreciação e de remuneração mensal será obtido através da soma do produto da frota de cada consórcio pelo seu respectivo coeficiente de depreciação e de remuneração anual, cujo valor, no



caso do(s) consórcio(s) com idade média da frota superior a 5 (cinco) anos, será obtido pelo método da soma dos dígitos decrescentes (Método de Cole); sendo que o resultado final deverá ser dividido por 12 (doze) para obter-se o valor mensal de depreciação e de remuneração do capital investido na frota, observando-se os coeficientes estabelecidos no Anexo II deste Decreto.

§ 4º – Para fins de cálculo do custo por quilômetro com depreciação de máquinas, instalações ou equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos, bem como para o cálculo do custo por quilômetro com a remuneração de almoxarifado e de instalações ou equipamentos, previstos no inciso VIII deste Decreto, será considerado o preço médio do veículo do tipo leve e o PMut total; sendo que na impossibilidade de utilização do preço médio do veículo do tipo leve, será utilizado o valor médio do tipo pesado.

§ 5º – Para fins de cálculo do custo por quilômetro das despesas com peças e acessórios, previsto no inciso IX deste Decreto, será considerado o preço do veículo médio e o PMut operacional.

§ 6º – Os encargos sociais, de que trata o inciso X, observarão o disposto no Anexo III deste Decreto.

§ 7º – Para fins de cálculo do custo por quilômetro da despesa com pessoal de operação, de que trata o inciso X, deverá ser aferido o índice de funcionário por veículo em cada categoria, denominado fator de utilização.

§ 8º – O fator de utilização de motoristas e cobradores observará a metodologia disposta no Anexo IV deste Decreto e o fator de utilização de fiscais corresponderá a 0,20 (vinte centésimos), equivalente ao valor médio indicado pela metodologia GEIPOT, sendo que essa despesa será ponderada pelo PMut operacional.

§ 9º – Para fins de cálculo do custo por quilômetro da despesa com pessoal de manutenção e de administração, de que trata o inciso XI deste Decreto, deverá ser considerado o fator de utilização de pessoal de manutenção e o fator de utilização de pessoal de administração, multiplicados, respectivamente, pela despesa total de pessoal de operação e divididos pelo PMut operacional.



§ 10º – O valor correspondente à despesa com plano de saúde dos rodoviários, disciplinada no inciso XII deste Decreto, deverá ser ponderado pela frota operante, e o custo por quilômetro deste item, relacionará o valor do plano com o PMut operacional.

§ 11º – Para fins de cálculo do custo por quilômetro da remuneração da diretoria, de que trata o inciso XII deste Decreto, será considerado o número máximo de 3 (três) diretores por empresa operadora, cuja remuneração será equivalente a 5 (cinco) vezes o piso salarial atribuído ao motorista do transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre, mais encargos sociais decorrentes da função de direção, sendo que o custo por quilômetro deste item, relacionará ainda, o PMut operacional e a frota operacional.

§ 12 – O custo por quilômetro do item seguros, referidos no inciso XII, será aferido pela soma das despesas com seguro de acidentes de usuários e do seguro obrigatório (DPVAT), divididos pelo PMut total, sendo que o valor total do DPVAT a ser utilizado no cálculo será dividido por 12 (doze) meses.

§ 13 – O coeficiente de consumo das despesas não-operacionais, tais como energia elétrica, água e esgoto, telefone, locação de equipamentos e materiais de consumo, previstas no inciso XII deste Decreto, será obtido através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras, cujo valor equivale a 0,0040 (quarenta décimos de milésimo), sendo que o custo por quilômetro referente a estas despesas será calculado pela multiplicação do seu coeficiente pelo preço do veículo médio dividido pelo PMut operacional.

Art. 5º – A coleta de preços dos insumos que compõem o custo da planilha de cálculo tarifário será realizada de acordo com o disposto no ANEXO V deste Decreto.

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

Parágrafo único. A SMT/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 corresponde à soma dos Custos Fixos (CF), dividido pelo PMut, e dos Custos Variáveis (CV), conforme a fórmula que segue.

$$Custo\ Total = \frac{CF}{PMut} + CV$$



§ 1º – O PM_{ut} , para fins de cálculo dos itens de custo com pessoal operacional, pessoal de manutenção, pessoal de administração, remuneração da diretoria, plano de saúde, peças e acessórios e despesas não-operacionais, é o resultado da divisão da quilometragem rodada pela frota total do sistema (km), na unidade de tempo considerada, pelo número de veículos da frota operante do sistema, no mesmo período, conforme demonstra a fórmula a seguir.

$$PMut_{Operacional} = \frac{km}{Frota\ Operante}$$

§ 2º – Para determinação da frota operante deverá ser utilizada a frota resultante em operação de um dia útil típico com maior Índice de Cumprimento de Viagens (ICV), observado no segundo semestre de cada período de cálculo tarifário, e a partir disso, analisa-se a frota operante dos períodos de pico da manhã e da tarde, utilizando-se aquela que apresentar o maior número de veículos.

§ 3º – O PM_{ut} , para fins de cálculo dos itens de custo depreciação e remuneração de capital, e de seguros, é o resultado da divisão da quilometragem rodada pela frota total do sistema, na unidade de tempo considerada, pelo número de veículos da frota total do sistema, no mesmo período, conforme demonstrado abaixo.

$$PMut_{Total} = \frac{km}{Frota\ Total\ do\ Sistema}$$

§ 4º – Os dados necessários à apuração da quilometragem (km) utilizada no cálculo do PM_{ut} 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 e 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 Equivalentes por Quilômetro (IPK), considerando-se os dados dos últimos 12 (doze) meses disponíveis que antecederem 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 total 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 e as tarifas pagas com descontos.

Art. 9º – Os Tributos (T) incidentes no cálculo tarifário são a Taxa de Gerenciamento, prevista na Lei nº 8.133/98, de 12 de janeiro de 1998, e a Contribuição sobre a Receita Bruta referente à Desoneração da Folha de Pagamento, prevista na Lei Federal n. 12.715, de 17 de setembro de 2012.

§ 1º – A parcela de custo referente aos tributos diretos (CT) é calculada conforme demonstra a fórmula a seguir:

$$CT = \frac{(100 - T)}{100}$$

§ 2º – O Custo Final por Quilômetro, calculado após a consideração da parcela de CT, é demonstrado conforme a fórmula a seguir:

$$Custo\ Final = \frac{Custo\ Total}{CT}$$

Art. 10 – A Tarifa Calculada é o resultado da divisão do Custo Final por Quilômetro IPK, conforme a fórmula a seguir.

$$Tarifa\ Calculada = \frac{Custo\ Final}{IPK}$$

Art. 11 – As empresas operadoras do sistema de transporte coletivo por ônibus que não encaminharem, no prazo estabelecido pela SMT/EPTC, os elementos necessários para o cálculo tarifário, não terão os mesmos computados para fins do referido cálculo.

Art. 12 – A SMT/EPTC deverá realizar a cada 5 (cinco) anos, no máximo, a revisão dos coeficientes de consumo que compõe a planilha de cálculo tarifário.

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



**PREFEITURA
PORTO
ALEGRE**

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



Art. 14 – Ficam revogados os Decretos Nº.:

I - 14.459, de 30 de janeiro de 2004;

II - 18.150, de 03 de janeiro de 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 13 DE FEVEREIRO DE 2014.

José Fortunati,
Prefeito.

Vanderlei Luis Cappellari,
Secretário Municipal dos Transportes.

Registre-se e publique-se.

Urbano Schmitt
Secretário Municipal de Gestão



Anexo I

Coeficiente de Consumo de Combustível por Categoria de Veículo

Categoria	Tipo de Veículo	Posição do Motor	Ar		Câmbio Automático	Coeficiente (l/km)
			Condicionado			
1	MICRO	DIANTEIRO	SEM		SEM	0,3167
2	LEVE	TRASEIRO	SEM		SEM	0,3897
3	LEVE	TRASEIRO	COM		COM	0,5526
4	PESADO	DIANTEIRO	SEM		SEM	0,4025
5	PESADO	DIANTEIRO	COM		SEM	0,4669
6	PESADO	TRASEIRO	SEM		SEM	0,4484
7	PESADO	TRASEIRO	SEM		COM	0,5431
8	PESADO	TRASEIRO	COM		SEM	0,5233
9	PESADO	TRASEIRO	COM		COM	0,6064
10	TRUCADO	DIANTEIRO	SEM		SEM	0,4498
11	ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM		SEM	0,5343
12	ESPECIAL	CENTRAL	SEM		COM	0,7735
13	ESPECIAL	CENTRAL	COM		COM	0,7985
14	ESPECIAL	TRASEIRO	SEM		COM	0,6860
15	ESPECIAL	TRASEIRO	COM		COM	0,7530



Anexo II

Coeficientes de depreciação e de remuneração pelo Método de Cole²

Ano inicial	Ano final	N	Coeficientes de depreciação	Coeficientes de remuneração
0	1	10	0,154545455	0,010000000
1	2	9	0,139090909	0,008454545
2	3	8	0,123636364	0,007063636
3	4	7	0,108181818	0,005827273
4	5	6	0,092727273	0,004745455
5	6	5	0,077272727	0,003818182
6	7	4	0,061818182	0,003045455
7	8	3	0,046363636	0,002427273
8	9	2	0,030909091	0,001963636
9	10	1	0,015454545	0,001654545
10	11	0	0,000000000	0,001500000

² Método de Cole: Consiste em dividir o total da depreciação em frações tais que, o numerador expresse os períodos que faltam para o final da vida útil do bem, e o denominador represente o somatório dos períodos. No caso, as frações representam as faixas ano, e a frota alocada em cada uma delas deve levar 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.



Anexo III

ENCARGOS SOCIAIS

ITENS GRUPO A	ALÍQUOTA
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%
Sub-total Grupo A	16,80%
ITENS GRUPO B	ALÍQUOTA
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%
Sub-total Grupo B	13,53%
ITENS GRUPO C	ALÍQUOTA
Depósito por rescisão	3,63%
Aviso prévio indenizado	3,60%
Indenização adicional	0,33%
Sub-total Grupo C	7,56%
ITENS GRUPO D	ALÍQUOTA
Incidência do Grupo A sobre o Grupo B	2,27%
ENCARGOS SOCIAIS TOTAIS	40,16%

Anexo IV

FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTA E COBRADOR

METODOLOGIA DE CÁLCULO SEGUNDO GEIPOP

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 dos dados da programação da operação ou da operação de um dia típico 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 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 em 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 dever 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 sujeito a essas mesmas ocorrências.

No caso das faltas decorrentes de enfermidades, consideram-se apenas os 15 primeiros dias da doença que serão 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-se 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:

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

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**.



PREFEITURA
**PORTO
ALEGRE**

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



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 par 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%.



ANEXO V

COLETA DE PREÇOS DOS INSUMOS QUE COMPÕE A PLANILHA DE CÁLCULO TARIFÁRIO

1. Combustível

O preço do litro do combustível será obtido a partir do Levantamento de Preços praticados em Porto Alegre, realizado através de Pesquisa pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com referência ao preço médio da distribuidora constante no relatório Base Semanal, no mês do reajuste tarifário. Caso não seja possível obter-se o preço do litro do combustível praticado em Porto Alegre, poderá ser adotado o preço médio em cidade da Região Metropolitana, com base na Pesquisa de Preços realizada pela ANP.

2. Pneus e recapagens

O preço dos pneus e das recapagens será obtido a partir das Notas Fiscais enviadas pelas empresas operadoras, com compras realizadas no mês anterior a data de reajuste, adotando-se, para fins de cálculo, o preço médio observado.

3. Salários dos rodoviários

Os valores dos salários de motoristas, cobradores e fiscais, assim como do Plano de Saúde dos Rodoviários e do vale-refeição, serão obtidos a partir da Convenção Coletiva de Trabalho, encaminhada pelo Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre – SEOPA.

4. Seguros

Os valores dos seguros DPVAT e passageiro serão obtidos a partir das respectivas apólices enviadas pelas empresas operadoras.

5. Chassis e carrocerias

O valor do veículo médio será calculado através das notas fiscais de compras de chassis e carrocerias, adquiridas pelas empresas operadoras nos últimos doze meses que antecederem ao reajuste tarifário. O cálculo do valor do veículo médio deverá observar o seguinte:

PASSO 1: Adotar a média dos preços de Notas Fiscais dos modelos de família de frota adquiridos e/ou substituídos no ano base do cálculo tarifário, reajustados pelo IGP-M – Índice Geral de Preços – Mercado, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), pro rata, desde a data da compra do chassi e da carroceria, até o mês de dezembro do ano base do cálculo.

PASSO 2: Para os modelos de família de frota que não foram adquiridos e/ou substituídos no ano base do cálculo tarifário, adotar-se-á os preços de cotações de mercado da última revisão tarifária, sem reajuste, até que os modelos de famílias em questão sejam substituídos e possam ser utilizadas as Notas Fiscais de compras de chassis e de carrocerias.



No caso de não ocorrer renovação da frota ou a renovação ser insuficiente para garantir representatividade estatística³, para fins de cálculo, serão mantidos os preços de chassis e carrocerias considerados no último cálculo tarifário.

³ Fórmula de cálculo da amostra mínima (n) para fins de utilização das notas fiscais no cômputo do valor do veículo médio:

$$n = \frac{N \times \frac{1}{e^2}}{N + \frac{1}{e^2}}, \text{ onde}$$

n: número mínimo de notas fiscais de renovação/substituição de frota para utilização no cálculo do valor do veículo médio

N: número de renovações aceitáveis pelo Poder Público, correspondente a 10% da frota total considerada no último cálculo tarifário

e: erro tolerável da amostra igual a 5%.



ANEXO B – Lei Municipal 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 8.133

LEI Nº 8.133

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 nº 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, 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 reúnam 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 polos 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 – DECRETO MUNICIPAL 7.329

DECRETO N.º 7329

Regulamenta a aplicação do disposto no Art. 6º da Lei n.º 2758, de 04/12/64, (alterada pela Lei n.º 4260, de 31/12/76), em face da nova redação que lhe foi dada pela Lei n.º 4718, de 15 de janeiro de 1980 e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso das atribuições legais,

DECRETA:

Art. 1º - Este Decreto regulamenta a aplicação do disposto no art. 6º, da Lei n.º 2758, de 04/12/64 (alterada pela Lei n.º 4260, de 31/12/76), em face da nova redação que lhe foi dada pela Lei n.º 4718, de 15 de janeiro de 1980.

Art. 2º - Todos os veículos de transporte coletivo ao atingirem dez (10) anos de fabricação, contados da data do primeiro emplacamento, deverão ser substituídos, podendo permanecer em tráfego aqueles que, submetidos à vistoria mecânica da Secretaria Municipal dos Transportes, obtiverem laudo técnico que os considerem aptos a continuar em serviço.

Art. 3º - As vistorias mecânicas mencionadas no “caput” do presente artigo serão realizadas na Secretaria Municipal dos Transportes com a expedição de um laudo técnico, contendo a análise dos seguintes componentes:

- a) – Eixo Dianteiro
- b) – Eixo Traseiro
- c) – Sistema de Freio
- d) – Sistema de Direção
- e) – Sistema de Refrigeração
- f) – Sistema Elétrico
- g) – Caixa de Câmbio
- h) – Motor
- i) – Sistema de Motor
- j) – Condições gerais de carroçaria interior e exterior.

§ 2º - As empresas permissionárias do transporte coletivo urbano ficam obrigadas a apresentar à SMT, de seis (06) em seis (06) meses, um laudo técnico sobre as condições do chassi de cada veículo com mais de dez (10) anos de fabricação, emitido pela CIENTEC (Fundação de Ciência e Tecnologia do RGS).

Art. 3º - A não apresentação do laudo técnico, na forma e prazo prescritos no § 2º do art. 2º, implicará a exclusão sumária do veículo da frota de veículos de transporte coletivo e multa, contra a permissionária infratora, no valor de uma (01) URP.



Art. 4º - Os veículos de transporte coletivo, com mais de dez (10) anos de fabricação, deverão obrigatoriamente ser submetidos à vistoria mecânica periódica a cada trinta (30) dias na SMT. Estes veículos poderão ser vistoriados no máximo até trinta e seis (36) vezes.

§ 1º - Os veículos tipo auto-ônibus de que trata o “caput” do presente artigo que deixarem de comparecer a duas (02) vistorias mecânicas consecutivas ou não, ou que não obtiverem o laudo técnico favorável, serão automaticamente deslotados da frota de veículos de transporte coletivo.

§ 2º - Os veículos deslotados na forma prescrita no parágrafo anterior deverão ser substituídos num prazo não superior a noventa (90) dias.

§ 3º - A inobservância do disposto no presente artigo, acarretará multa equivalente a uma (01) URP contra a permissionária infratora.

Art. 5º - As empresas permissionárias do transporte coletivo do Município deverão apresentar no prazo de trinta (30) dias à SMT, para análise e posterior homologação, um programa de substituição ou exclusão dos atuais veículos com mais de dez (10) anos de fabricação. O programa poderá ser modificado, em parte ou no todo, a critério do órgão técnico da Prefeitura e terá a duração máxima de trinta e seis (36) meses.

§ 1º - A inobservância do prazo de apresentação do programa implicará multa, contra o infrator, no valor de dois (02) URP.

§ 2º - O não cumprimento da programação homologada pela SMT, implicará multa, contra o infrator, no valor de três (03) URP.

§ 3º - No caso de reincidência de infração prevista no parágrafo anterior, acarretará a desativação sumária do (s) veículo (s) não substituído (s) na data programada.

Art. 6º - Os permissionários autuados pelas infrações previstas nos artigos 3º, 4º e 5º terão o prazo de quinze (15) dias, a contar da data do recebimento da notificação, para apresentar defesa, através de requerimento dirigido ao Secretário Municipal dos Transportes.

Art. 7º - Após esgotado o prazo de quinze (15) dias sem que o permissionário tenha apresentado defesa, ou no caso em que a mesma seja julgada improcedente, será aplicada a multa nos valores estabelecidos nos artigos 3º, 4º e 5º.

Art. 8º - Das multas aplicadas caberá recurso ao Prefeito Municipal, no prazo de quinze (15) dias, contados de sua notificação, mediante petição acompanhada do comprovante de recolhimento do respectivo valor.

Art. 9º - A Secretaria Municipal dos Transportes fica autorizada a promover, junto a CIENTEC, entidades públicas, privadas e representantes da indústria automobilística nacional, os entendimentos que se façam necessários ao adequado cumprimento deste Decreto, podendo, para essa finalidade, sugerir a celebração de convênios ou assinaturas de acordos para a realização de vistorias mecânicas e/ou para a emissão de laudos técnicos.

Art. 10º - Os casos omissos serão decididos pelo Prefeito Municipal, por proposta da Secretaria Municipal dos Transportes.

Art. 11º - Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 19 de Maio de 1990.



**PREFEITURA
PORTO
ALEGRE**

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



Guilherme Socias Villela
Prefeito.

Jarbas Luiz Macedo Haag,
Secretário Municipal dos Transportes.

Registre-se e publique-se

Roberto Eduardo Xavier,
Secretário do governo Municipal.

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 – Lei Complementar 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”.



PREFEITURA
**PORTO
ALEGRE**

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



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

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

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 F – Lei Municipal 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 totalCr\$ 50.000,00
- b) por invalidez transitóriaCr\$ 25.000,00
- c) por danos às causasCr\$ 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.



LEI Nº 7.958 (Alt. p/Lei 8023 e reg. p/Dec. 11776 e 12548)

Dispõe sobre o reajuste da tarifa do transporte coletivo 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 reajuste da tarifa do transporte coletivo por ônibus será estabelecido em índice não superior à variação do IGP-M, medido pela Fundação Getúlio Vargas, durante a vigência do Plano Real.

Art. 2º - A partir da fixação da tarifa, conforme estabelecido no art. 1º, as revisões tarifárias serão procedidas anualmente.

Art. 3º - Ficam as empresas de transporte coletivo por ônibus, diretamente ou por delegação a terceiros, obrigadas a manter o Seguro de Acidentes de Usuários do Transporte Coletivo, com a finalidade de assegurar aos seus passageiros cobertura por morte, invalidez permanente, parcial ou total, bem como cobertura de despesas médicas e hospitalares decorrentes de acidentes que venham a sofrer durante a utilização desse meio de transporte.

Parágrafo Único – O valor das coberturas do seguro definido no “caput” deste artigo será de 10.000 (dez mil) vezes o valor vigente da tarifa, para os casos de morte; de 10.000 (dez mil) vezes o valor vigente da tarifa, para invalidez permanente total; de até 10.000 (dez mil) vezes o valor vigente da tarifa, para invalidez permanente parcial e de até 2.000 (duas mil) vezes o valor vigente da tarifa, para cobertura de despesas médicas e hospitalares.

Art. 4º - O não cumprimento do estabelecido no artigo anterior acarretará a aplicação de multa, suspensão do alvará de licença do veículo e cassação da permissão.

Art. 5º - O Executivo Municipal regulamentará esta Lei no prazo máximo de 60 dias.

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º - Revogam-se as disposições em contrário, especialmente a Lei nº 5891, de 08 de maio de 1987.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 08 de janeiro de 1997.

Raul Pont,
Prefeito.

Luiz Carlos Bertotto,
Secretário Municipal dos Transportes



ANEXO G – Lei Federal 12.860

LEI Nº 12.860, DE 11 DE SETEMBRO DE 2013.

Dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas das Contribuições Sociais para o PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte municipal local.

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

Art. 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - 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, ferroviário e aquaviário 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 Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 11 de setembro de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF
Guido Mantega

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.2013



Anexo H – Lei Complementar 715

LEI COMPLEMENTAR N° 715, DE 2 DE JULHO DE 2013.

Inclui inc. XVII, renomeia o parágrafo único para § 1° e inclui § 2° no art. 71 e revoga o inc. IV do art. 21 na Lei Complementar n° 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. 1° Fica incluído inc. XVII, renomeado o parágrafo único para § 1° e incluído § 2° no art. 71 da Lei Complementar n° 7, de 7 de dezembro de 1973, conforme segue:

“Art. 71.

XVII – serviço público de transporte coletivo por ônibus;

§ 1° 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.

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

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

Art. 3° Fica revogado o inc. IV do *caput* do art. 21 da Lei Complementar n° 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 I – 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.