

Of. nº /GP.

Senhor Presidente:

Dirijo-me a Vossa Excelência para encaminhar-lhe, no uso da prerrogativa que me é conferida pelo inc. VII do art. 94 da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre, o anexo Projeto de Lei que altera o *caput* e revoga as als. *a, b e c* do § 3º do art. 32 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o Sistema de Transporte e Circulação no Município de Porto Alegre a fim de ser submetido à apreciação dessa Egrégia Câmara Municipal de Vereadores.

A justificativa que acompanha o projeto evidencia as razões e a finalidade da presente proposta.

Atenciosamente,

Nelson Marchezan Júnior,  
Prefeito de Porto Alegre.

Excelentíssima Senhor Vereador Reginaldo Pujol,  
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº /20.**

**Altera o *caput* e revoga as als. *a, b e c* do § 3º do art. 32 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o Sistema de Transporte e Circulação no Município de Porto Alegre.**

**Art. 1º** Fica alterado o *caput* do § 3º do art. 32 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, conforme segue:

“Art. 32. ....  
.....

§ 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. ”

.....” (NR)

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

**Art. 3º** Ficam revogadas as als. *a, b e c* do § 3º do art. 32 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998.

## JUSTIFICATIVA

O transporte coletivo por ônibus é o modal de serviço de transporte público por excelência, responsável pela locomoção diária da maior parcela dos cidadãos que transitam no Município de Porto Alegre. Tal condição do transporte coletivo brasileiro levou a Constituição Federal a elevá-lo à categoria dos serviços essenciais, reconhecendo sua supremacia sobre as demais formas de deslocamento urbano, conforme disposição do art. 30, inc. V, da Constituição Federal, de 1988.

No Município de Porto Alegre, historicamente a remuneração do operador do transporte coletivo por ônibus advém, exclusivamente, do repasse dos valores pagos pelos usuários a título de tarifa social única, instituída pelo Decreto nº 9.821, de 5 de outubro de 1990.

Frise-se que o instituto da tarifa social única é composto por 2 (dois) aspectos principais:

1. o de que a operação mais onerosa de determinadas linhas (dadas suas características operacionais como quilometragem percorrida, padrão de veículo e número de usuários, entre outras) seja compensada ante a operação de linhas menos onerosas, e

2. o de que o valor da tarifa única será apurado mediante a ponderação dos custos totais do serviço face à totalidade dos usuários pagantes.

Decorrem de tal sistemática, portanto, que todos os custos do serviço de transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre (inclusive o relativo ao transporte dos usuários isentos) sejam arcados pela tarifa cobrada dos usuários pagantes.

De forma a iniciar o rompimento da sistemática acima referida, a recente Concorrência Pública nº 1/2015 - que selecionou os novos consórcios que exploram, sob o regime de concessão, o Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Porto Alegre – optou por adotar procedimentos visando à **modicidade tarifária**, determinando que a remuneração das concessionárias será efetuada tão somente pela tarifa paga pelo usuário e prevendo a utilização de valores advindos das denominadas Outras Fontes de Receitas para fins, conforme itens 8.4 e 7 do Edital e disposições dos Anexos VI e X, ora transcritos:

“EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2015:

8.4 As receitas necessárias para a constituição do valor de REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS advirão da cobrança da TARIFA USUÁRIO”

“7. DAS OUTRAS FONTES DE RECEITAS

7.1 São consideradas como **Outras Fontes de Receita**, que ao longo da CONCESSÃO serão depositadas em conta específica criada para este fim e gerida pelo PODER CONCEDENTE, revertendo em **MODICIDADE tarifária**:

7.1.1 Receitas oriundas da comercialização de **espaços publicitários em mídia**, eletrônica ou não, em ônibus, lojas, cartões, postos e equipamentos de vendas e demais instalações sob responsabilidade do PODER CONCEDENTE;

7.1.2 Receitas oriundas da exibição e distribuição de informações em sistemas de áudio e vídeo, celulares, modems, dispositivos de comunicação, totens eletrônicos ou quaisquer outros mecanismos de transmissão ou recepção, sob responsabilidade do PODER CONCEDENTE;

7.1.3 Rendimentos líquidos da aplicação financeira advindos da comercialização de créditos antecipados;

7.1.4 Rendimentos líquidos de arrecadação extra tarifária;

7.1.5 Outras receitas estabelecidas através de legislação própria.” [grifamos]

#### “ANEXO VI - PARÂMETROS ECONÔMICOS E FINANCEIROS

2.5.2 Para fins de MODICIDADE TARIFÁRIA deverá o PODER CONCEDENTE descontar a receita arrecadada com as OUTRAS FONTES DE RECEITA, se houverem, descritas no item 3 deste Anexo, transformando-as em PASSAGEIROS EQUIVALENTES a fim de serem incorporadas na planilha de cálculo tarifário. Para manter-se o EQUILÍBRIO ECONÔMICO - FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO, os recursos arrecadados deverão ser repassados as CONCESSIONÁRIAS.”

Assim, de forma a alavancar a indispensável modicidade tarifária e a incentivar o uso do transporte coletivo, o Executivo vem adotando, desde o ano de 2017, providências sob 2 (dois) vieses:

1. medidas administrativas de racionalização operacional (viagens, tabela horária, padrão de veículos, etc.) e

2. alterações normativas, de forma a qualificar o serviço ofertado aos usuários, reduzir fraudes na utilização das isenções tarifárias, racionalizar a concessão e o uso das isenções tarifárias e diminuir os custos operacionais, dentre outras.

No âmbito das alterações normativas, o Executivo apresentou, em 27 de março de 2018, o **Projeto de Lei Complementar (PLCE) 001/18**, visando à instituição de diversas **Receitas Extratarifárias** (Exploração de publicidade nos veículos ônibus e lotação;

Rendimentos líquidos da aplicação financeira dos créditos da bilhetagem eletrônica; Repasse de valores oriundos de outros sistemas de transporte; Operações financeiras e rendimentos dos recursos da própria Câmara de Compensação Tarifária (CCT); Contribuições ou doações de qualquer natureza; Eventuais dotações orçamentária específicas; dentre outras) que, ao lado da tarifa para pelos usuários, passariam a custear o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus.

Desta forma, com a implementação das referidas **Receitas Extratarifárias**, o transporte por ônibus do Município de Porto Alegre veria, num futuro próximo, a redução do valor de tarifa cobrado dos usuários “na roleta” ou antecipadamente (créditos da bilhetagem eletrônica), beneficiando milhares de pessoas que diariamente utilizam o serviço, em verdadeira medida de justiça social, e, por conseguinte, atraindo mais usuários para o transporte coletivo, em benefício da manutenção da viabilidade econômica da própria atividade e com evidentes ganhos para a mobilidade urbana.

Compreendidos os objetivos da proposta de implementação de Receitas Extratarifárias no já referido PLCE 001/18, o presente Projeto possui o intuito de unir forças àquelas medidas, **na forma de uma contribuição direta do Executivo para a modicidade tarifária** por meio da diminuição do percentual de custo da gestão da Câmara de Composição Tarifária, lançado na tarifa final.

A CCT foi instituída pelos arts. 31 e 32 da Eli nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, da seguinte forma:

“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.”

Assim, a CCT é a estrutura pública que possibilita a execução da **Política de Tarifa Única** no Município de Porto Alegre num cenário de mais de uma empresa executora do serviço (consórcios privados e Companhia Carris Porto-alegrense), possibilitando que seja efetuada a compensação entre os valores arrecadados (tarifas pagas antecipadamente, via bilhetagem eletrônica, e pagamentos em dinheiro recebidos por cada operador em seus veículos) e os efetivos custos de cada operador para a execução do serviço.

Não obstante, como medida a somar esforços para a modicidade tarifária do transporte coletivo, entende o Executivo por apresentar o presente PLE de forma a extinguir o valor da remuneração da estrutura pública representada pela CCT, o que representará um impacto na tarifa final cobrada dos usuários de cerca de R\$ 0,15 (quinze centavos de real).

Desta forma, sabedores de que o menor valor possível de tarifa do transporte coletivo é, atualmente, não apenas uma conveniência, mas verdadeira necessidade para a manutenção de tal serviço público, temos a convicção de que tal objetivo somente possa ser alcançado com a união de esforços de todas as partes atuantes – Poder Público, transportadores e usuários – com a cessão daquilo que for possível a cada um, dentro de suas competências.

Esta é a proposição que nos cumpre apresentar, de modo a iniciarmos uma alteração imprescindível na lógica da remuneração do transporte coletivo no Município de Porto Alegre, o que, temos convicção, irá resultar futuramente na modicidade tarifária.