



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 014 /2020.

Dispõe sobre a modicidade tarifária e as Receitas Extraordinárias do serviço transporte coletivo por ônibus.

Art. 1º Com vistas a favorecer a modicidade de tarifas, constituem receitas extraordinárias do serviço público de transporte coletivo por ônibus:

I – valores advindos da exploração de publicidade nos veículos, incluídos os do serviço seletivo;

II – rendimentos líquidos da aplicação financeira advindos da comercialização de créditos antecipados da bilhetagem eletrônica;

III – repasse de valores oriundos de outros serviços de transporte urbano ou metropolitano;

IV – operações financeiras e rendimentos de outros recursos geridos junto à Câmara de Compensação Tarifária (CCT);

V – créditos dos bilhetes com validade expirada;

VI – contribuições ou doações de qualquer natureza;

VII – eventuais dotações do orçamento do Município específicas a tal finalidade;

VIII – parcela de valores, tais como:

a) da exploração dos estacionamentos rotativos públicos;

b) de multa infligida com base no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por infração na circulação nos corredores, faixas exclusivas ou faixas preferenciais de ônibus.

IX – outras receitas estabelecidas na legislação ou nos contratos de delegação dos serviços de transporte remunerado.

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



J U S T I F I C A T I V A :

Submeto à apreciação dessa Câmara de Vereadores o presente Projeto de Lei Complementar do Executivo, que dispõe sobre a modicidade tarifária e as receitas extratarifárias que compõem a Câmara de Composição Tarifária (CCT) do transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre.

Para entendermos a situação do transporte coletivo por ônibus hoje existente nas inúmeras cidades brasileiras, sobretudo aquele verificado em suas capitais, diga-se que, complementando o modelo brasileiro de ocupação territorial, (no qual os menos abastados precisaram ocupar as áreas distantes e menos dotadas de infraestrutura), a partir da década de 1960, o país optou por um modelo de mobilidade centrado no uso do veículo privado, iniciando um processo de sucateamento do transporte público e transformando a via pública em um bem financiado por toda a sociedade e apropriado, em mais de 90% (noventa por cento), pelos automóveis.

Assim, o transporte público foi entregue às regras de mercado, subsidiado basicamente pela tarifa, gerando, ao longo do tempo, uma redução progressiva de usuários, pois, é oferecido um serviço público essencial por um preço incompatível com a capacidade de pagamento dos seus usuários. Este cenário de queda de passageiros foi acentuado devido às inovações tecnológicas como celulares, *smartphones*, *home banking* que reduziram as necessidades de deslocamentos. Além disso, mais recentemente, a entrada no mercado de empresas de caronas por aplicativos agravou a queda de passageiros, interferindo no equilíbrio da prestação do serviço de Transporte Coletivo. Esta queda impulsionou ainda mais as tarifas para cima, alimentando o círculo vicioso da alta tarifária e queda de passageiros, desequilibrando os contratos de concessão. Destaca-se que nos últimos 10 (dez) anos houve uma queda no passageiro equivalente de 31,47% (trinta e um vírgula quarenta e sete por cento), sendo responsável por quase 1/3 (um terço) do valor da tarifa. Este modelo provoca exclusão social, perda de mobilidade, qualidade de vida e de sustentabilidade ambiental urbana.

Contudo, o transporte público de qualidade e com uma tarifa compatível com a capacidade de pagamento dos usuários é a garantia da democratização do acesso às oportunidades de emprego, renda e de integração social. Além disso, permite o aumento da qualidade de vida e da mobilidade do cidadão, estabelecendo o ciclo virtuoso de desenvolvimento, emprego e renda. Isso sem contar os benefícios do ponto de vista ambiental que todos conhecemos. Por exemplo, estudos revelam que o passageiro de automóvel consome cerca de 10 (dez) vezes mais energia que um passageiro de ônibus e algo semelhante na questão espaço urbano ocupado.

Em vista disso, é urgente estabelecer uma política que garanta o acesso de toda a população ao transporte público, (visto ser esse um serviço essencial), independentemente de sua capacidade contributiva ao sistema. Neste cenário, faz-se necessária a adoção de receitas extra tarifárias, algumas já descritas no edital de licitação do Transporte Coletivo, para



distensionar a pressão de subida tarifária e ajudar na equação de equilíbrio dos contratos de concessão. Tal medida auxilia na sobrevivência do Sistema e na busca por uma tarifa com modicidade.

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 5 de outubro 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 4 de outubro de 1990, que assim dispõe:

“Art. 1º O transporte coletivo por ônibus no Município de Porto Alegre será executado em regime de Tarifa Única, na forma de Sistema Tarifário Integrado ao qual se vinculam todas as empresas operadoras do serviço.”

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

a) 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

b) 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 que a figura do denominado Passageiro Equivalente e o fato de que as isenções de tarifa do transporte coletivo (sejam parciais, como a passagem escolar, sejam integrais, como nos casos de determinadas enfermidades, de idosos, de pessoas com deficiência ou de categorias profissionais, entre outros) são custeadas indiretamente pela tarifa solvida pelos usuários pagantes.

Tal estrutura de custeio indireto das isenções vem sendo adotada historicamente no transporte coletivo porto-alegrense, encontrando-se ainda atualmente em aplicação, com resultado direto na majoração gradativa ao longo dos anos do valor final da tarifa cobrada pela execução do serviço público e possíveis reflexos na diminuição da atratividade do serviço perante a população.

Diante de tal realidade e 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 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.”

Convém destacar que o uso de receitas extra tarifárias é uma medida adotada nacional e mundialmente. Sistemas europeus de transporte coletivo e diversas capitais brasileiras já não operam com financiamento exclusivo pela receita do usuário, sendo bancado por uma parcela maior da sociedade.



Assim, de forma a alavancar a indispensável modicidade tarifária e a incentivar o uso do transporte coletivo, propomos a instituição de uma série de receitas extratarifárias na condição de Outras Fontes de Receita no sistema de transporte coletivo por ônibus, quais sejam:

I – o total das receitas tarifárias do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus;

II – as Receitas Extratarifárias (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 exclusivamente em favor da modicidade tarifária e constituídas por:

a) exploração de publicidade nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus e do Sistema de Transporte Seletivo por Lotação do Município de Porto Alegre;

b) rendimentos líquidos da aplicação financeira advindos da comercialização de créditos antecipados da bilhetagem eletrônica do transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre;

c) repasse de valores oriundos de outros sistemas de transporte urbano ou metropolitano;

d) operações financeiras e rendimentos dos recursos da própria CCT;

e) valores advindos dos créditos eletrônico da tarifa prescritos;

f) contribuições ou doações de qualquer natureza;

g) eventuais dotações específicas consignadas no orçamento do Município, a critério do Executivo, facultada a utilização de valores oriundos das seguintes hipóteses exemplificativas:

1. parcela dos valores oriundos das operações urbanas consorciadas;

2. parcela dos valores oriundos da exploração dos estacionamentos rotativos públicos do Município de Porto Alegre;

3. parcela dos valores recebidos pelo Município com a aplicação de multa, com base no Código de Trânsito Brasileiro, por infração na circulação nos corredores, faixas exclusivas ou faixas preferenciais de ônibus.

h) Outras receitas estabelecidas na legislação.



O presente Projeto de Lei Complementar tenciona, ainda, disciplinar integralmente uma das referidas Outras Fontes de Receitas, qual seja a exploração de publicidade nos veículos ônibus e lotação, em atenção a uma diretriz já determinada pela Concorrência Pública nº 1/2015. Até o procedimento licitatório, a exploração publicitária era efetuada diretamente pelas então empresas permissionárias, com a destinação de valores para o custeio de plano de saúde dos rodoviários, operação esta em que grande parte dos valores obtidos era entregue à empresa de mídia contratada para confecção das peças publicitárias.

O novo modelo de exploração publicitária, que o presente PLCE propõe instituir, prevê que o Município selecione, mediante procedimento licitatório, as empresas autorizadas a explorar a publicidade no Transporte Coletivo por Ônibus e que os recursos advindos de tal comercialização deverão reverter, integralmente, para a modicidade tarifária, nos moldes acima expostos.

Considerando, ainda, a supremacia do transporte coletivo por ônibus sobre os demais meios de transporte e o caráter essencial de tal serviço público, ora se propõe a aplicação, ao Transporte Seletivo por Lotação, dos critérios de exploração publicitária supra referidos, visto que os modais de transporte complementares (como o Seletivo) devem ser planejados de forma a garantir a viabilidade e a modicidade tarifária do transporte coletivo, vez que este é serviço essencial.

Por sua vez, ressalte-se que as mudanças ora propostas não representarão prejuízo aos rodoviários, uma vez que o custeio de seu plano saúde será efetuado pelas concessionárias, na forma da legislação trabalhista, com sua inserção na planilha de cálculo tarifário.

Diga-se, ainda, que a alteração legislativa ora proposta tão somente formalizará e implantará um dos mecanismo de custeio das isenções tarifária já expressamente previstos no Edital de Concorrência Pública nº 1/2015, sob o exclusivo objetivo de propiciar a modicidade tarifária no transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre, apresentando-se como indispensável instrumento de modernização e racionalização de tal serviço público e, sobretudo, como justa forma de possibilitar que os usuários pagantes arquem apenas com o percentual do valor que lhes compete e que o custo das isenções tarifárias seja financiado por meios distintos do custeio indireto.

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, resultará futuramente na modicidade tarifária.