

	CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA	
	PROCOLO	Nº 840
	29/06/2004	
	17:50	
GABINETE DO PREFEITO		 Funcionário
PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA		



MENSAGEM Nº **0022**, de 29 de junho de 2004

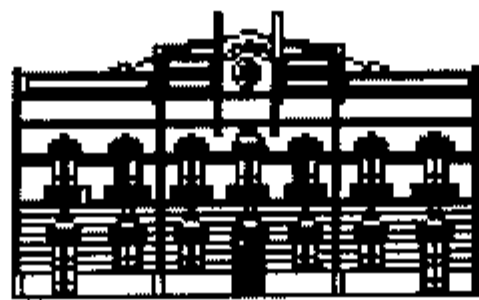
Excelentíssimo Senhor Presidente,
Ilustríssimos Senhores Vereadores:

Amparado no que determina o art. 40, IV da Lei Orgânica, encaminho à apreciação dessa Colenda Casa, projeto de lei instituindo a Nova Câmara de Compensação Tarifária para o serviço de transporte público coletivo, em face da implantação do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza.

Nos termos estabelecidos pelo art. 173 da Lei Orgânica, compete ao Poder Público Municipal efetuar o planejamento, o gerenciamento, a fiscalização e a operação do Sistema de Transporte Coletivo Local.

As alterações ora propostas atendem as diretrizes fixadas com base nos estudos realizados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Infra-estrutura – SEINF, em conjunto com a Empresa Técnica de Transporte Urbano de Fortaleza – ETTUSA, visando à implantação do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza.

Exmo. Sr.
Vereador Carlos Alberto Gomes Mesquita
MD. Presidente da Câmara Municipal de Fortaleza
Nesta



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



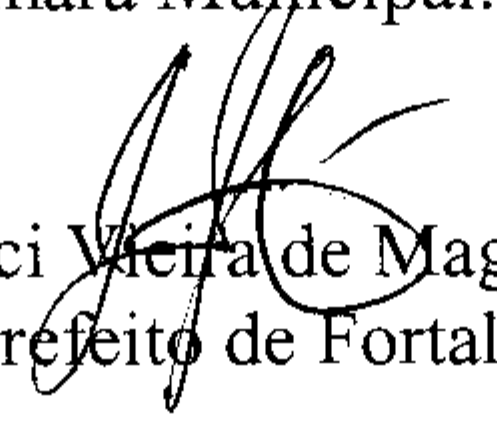
Verificou-se a necessidade de se criar uma nova câmara de compensação tarifária, cuja gestão se fará, conforme previsto no texto do presente projeto de lei, através de uma entidade privada, a fim de assegurar a viabilidade econômica e financeira do sistema, buscando assim se adequar a recente alteração da Lei Orgânica promovida por meio da Emenda nº 011, de 26 de novembro de 2003.

Ademais, as alterações ora propostas concorrem para facilitar a concessão de financiamento para as novas linhas de transporte coletivo que serão implantadas através do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza (BR0302) – BIDFOR 1.

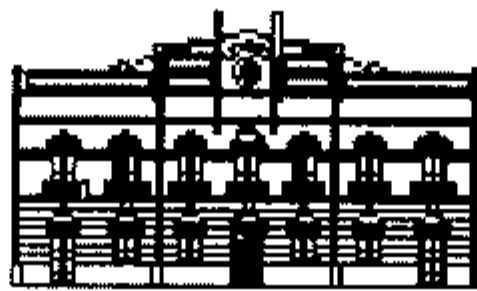
Ressalto que o Programa de Transporte Urbano de Fortaleza (BR0302), trará enormes benefícios à população, tendo em vista que possibilitará a implantação de nove corredores de tráfego, caracterizando-se como um projeto de grande importância para o Município.

Considerando ademais que o aludido projeto complementa os diversos planos e projetos existentes para a região metropolitana, vez que tem por objetivo a execução de um conjunto de medidas que compreendem ações de engenharia e administração, execução e supervisão de obras viárias e civis, aquisição de equipamentos de transporte, sistemas de sinalização, controle e operação, bem como a implantação de sistemas de sinalização e controle de trânsito, torna-se imperiosa a criação de nova câmara de compensação tarifária para administrar e gerir os recursos do sistema de transporte.

Diante destes argumentos é que proponho o presente projeto de lei, solicitando sua apreciação em regime de urgência, conforme faculta o art. 42 da Lei Orgânica, esperando e confiando que ultrapassados os trâmites legais previstos, seja a presente emenda aprovada pela unanimidade dos Ilustres Vereadores dessa Egrégia Câmara Municipal.


Juraci Vilela de Magalhães
Prefeito de Fortaleza





GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



A COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO
JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL
DATA: 22/01/2004

PROJETO DE LEI Nº 0159 /2004

Presidente

Dispõe sobre o Sistema Tarifário, Remuneração de Serviço e normas complementares relativas a estrutura de funcionamento da Nova Câmara de Compensação Tarifária, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Fica instituída a Nova Câmara de Compensação Tarifária - CCT - no Sistema Integrado Concedido do Transporte Coletivo de Passageiros, que será regulada e fiscalizada pelo órgão gestor de transporte no Município de Fortaleza.

Art. 2º. São objetivos da Nova Câmara de Compensação Tarifária:

I - possibilitar a desvinculação entre os custos de serviço de cada linha e sua respectiva tarifa;

II - cooperar com o estabelecimento de política tarifária que contemple o interesse social e o poder aquisitivo da população;

III - garantir a cada empresa operadora concessionária que faz parte da NCCT a remuneração proporcional ao seu custo de serviço;

IV - promover o equilíbrio financeiro dos resultados operacionais dos participantes da Câmara por meio de transferências financeiras entre os mesmos;

V - facilitar a adoção de medidas destinadas a aperfeiçoar o sistema, aumentando-lhe a eficiência e eficácia.

Art. 3º. Os serviços concedidos de transporte público coletivo prestados pelas empresas operadoras concessionárias serão remunerados proporcionalmente a quilometragem percorrida, ao número de passageiros transportados, ao tipo e idade do equipamento operante da empresa e a eficiência operacional da empresa, com base na fórmula disposta no Anexo Único desta lei.

Art. 4º. Os custos dos serviços de Transporte Coletivo serão apurados pelo Órgão Gestor de Transporte do Município de Fortaleza, que calculará a tarifa técnica a

O Presidente da Comissão encaminha o Projeto de Lei nº / para a Comissão

Técnica

Em / /

Presidente

COMISSÃO DE	COMO RELATOR	Presidente
DESIGNO O VEREADOR		
Em / /		



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



ser cobrada dos usuários, embasada em planilha de cálculo tarifário cuja estrutura básica será estabelecida através de Decreto do Chefe do Poder Executivo.

Art. 5º. A tarifa a ser cobrada dos usuários pelos serviços de transporte coletivo poderá ser reajustada anualmente de acordo com o inciso II e §1º do art. 70 da Lei Federal nº 9.069 de 29 de junho de 1995.

§ 1º. A tarifa poderá ser reajustada em período inferior a um ano quando os custos dos serviços de transporte coletivos apurados através da planilha de cálculo tarifário, a que se refere o art. 4º desta lei, excederem a 20% (vinte por cento) dos custos apurados no período anterior através da referida planilha, desde que mantidas as condições originais de oferta e demanda.

§ 2º. O reajuste não será aplicado se houver crescimento da demanda ou redução da oferta que compense esse aumento.

Art. 6º. A Nova Câmara de Compensação Tarifária terá escrituração própria, com receitas e despesas assim discriminadas:

I - receitas:

- a) produto de arrecadação tarifária;
- b) provenientes da prestação de serviços de qualquer natureza autorizados pelo Poder Público;
- c) resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis;
- d) outros recursos ou doações que lhe venham a ser destinados;
- e) produto da exploração de publicidade nos equipamentos do sistema integrado de transporte, pontos de paradas, terminais, ônibus, e outros que venham a fazer parte do sistema integrado de transporte;
- f) receitas provenientes da dotação orçamentária;
- g) receitas de multas e penalidades;
- h) outras receitas complementares.

II - despesas:

- a) relativas à remuneração das empresas operadoras concessionárias, proporcionalmente aos seus respectivos custos de serviço.
- b) relativas a remuneração do órgão gestor de transportes.
- c) relativas a remuneração de outros serviços terceirizados.

Art. 7º. Na definição da metodologia e procedimentos para a remuneração dos serviços concedidos de transporte público coletivo prestados pelas empresas operadoras concessionárias, serão observados, dentre outros, os seguintes princípios básicos:



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



- I – a desvinculação entre os custos de serviço e as tarifas para cada linha;
II – a remuneração proporcional aos custos de serviço de transporte efetivamente prestados e admitidos, em regime de eficiência;
III - a quilometragem percorrida;
IV - o número de passageiros transportados;
V - a individualização de custos por tipo de veículo determinado para a operação dos serviços;
VI – os desequilíbrios entre custos e receitas que vierem a ser constatados na operação de linhas serão compensadas proporcionalmente entre as diferentes concessionárias participantes da Nova Câmara de Compensação Tarifária.
VII - a repartição da receita da Nova CCT entre as empresas operadoras concessionárias tem seu limite na arrecadação líquida total da referida Câmara, não gerando déficit acumulado para período subsequente.
VIII - Quando o valor relativo à arrecadação líquido total da Nova Câmara de Compensação, no final do período de vigência da tarifa for superior à totalidade dos valores de remuneração devidos as Concessionárias, decorrentes da aplicação da fórmula disposta no artigo 8º abaixo, o saldo resultante será contabilizado como saldo de reserva da Nova Câmara de Compensação Tarifária, constituindo-se em reserva a ser considerada na apuração dos custos para a aplicação do estabelecido no parágrafo 1º do art. 5º desta Lei ou será considerado na fixação dos novos valores de tarifa que vigorarão para o período subsequente.

Art. 8º. Os serviços concedidos de transporte público coletivo de passageiros prestados pelas empresas operadoras concessionárias serão remunerados de acordo com o disposto no artigo 3º desta Lei, através da Nova Câmara de Compensação Tarifária, conforme a aplicação da seguinte fórmula:

$$RO\ k = \frac{Ck \times KMk}{\sum_{i=1}^n Ck \times KMk} \times (\text{Receita Líquida do Sistema de Transportes})$$

Onde:

Receita Líquida do Sistema; (PP x T media) - RG - RT.

Sendo:

RO k = Remuneração do concessionário k para o período

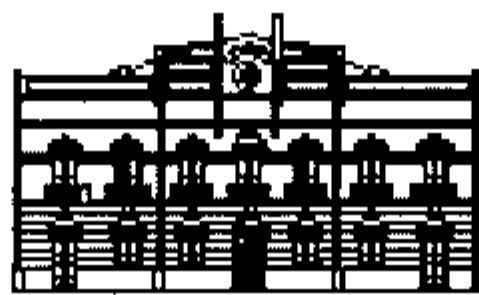
Ck = Custo por quilômetro do concessionário k

KMk = Quilômetros efetivamente percorridos pelo concessionário k

RG = Remuneração do órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza

RT = Remuneração de terceiros, por exemplo gestão de receitas, bilhetagem e outros serviços terceirizados.

PP = Número de passageiros pagantes do Sistema durante o período



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



T_{media} = Tarifa média equivalente do Sistema

n

$\sum_{i=1}^n C_k \times K_{Mk}$ = Somatório do custo das concessionárias, no período.

i = 1

Ck.KMk = Custo da Concessionária referente aos serviços prestados no período e definido conforme estrutura básica de calculo estabelecido no ANEXO ÚNICO em apenso, parte integrante desta Lei.

Art. 9º. A Nova Câmara de Compensação Tarifária será administrada e gerenciada por uma entidade privada, em conformidade com as regras e procedimentos estabelecidos através de estudo específico para sua gestão, desenvolvido no âmbito do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID-FOR 1), cujas diretrizes deverão integrar os editais de concessão de serviço de transporte público.

§ 1º - A Nova Câmara de Compensação Tarifária deverá ter uma conta especial a ser movimentada pela entidade responsável por sua administração e gerenciamento.

§ 2º. Para o período de vigência da tarifa, o Órgão Gestor do Transporte Público realizará o calculo do custo quilométrico e o controle do numero de passageiros, a definição da quilometragem programada e o controle da quilometragem realizada.

§ 3º. A partir da definição das despesas e receitas das Empresas Operadoras Concessionárias na prestação dos serviços a que se refere esta lei, o Órgão Gestor do transporte do Município de Fortaleza determinará na forma de planilha de débitos e créditos os valores que serão utilizados como base na aplicação da fórmula a que se refere o artigo 8º desta Lei, para a transferência dos recursos financeiros entre as referidas empresas no âmbito da Nova CCT.

§ 4º. O período de transferência de recursos financeiros a que se refere o parágrafo 3º anterior será decenal fechado até o último dia da dezena subsequente.

§ 5º. A validade da planilha de débitos e créditos será equivalente ao prazo de vigência da tarifa, devendo ser atualizada sempre que a tarifa seja reajustada conforme o disposto no artigo 5º desta lei.

Art. 10 As empresas operadoras concessionárias de serviço público de transporte coletivo ficarão sujeitas ao pagamento de uma multa diária correspondente a 1000 vezes o valor do custo estipulado por Km rodado pelo Órgão Gestor de Transporte do Município, no caso do não pagamento dos valores financeiros referentes as obrigações assumidas perante a Nova Câmara de Compensação Tarifária, atualizados "pro rata tempore".



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



§ 1º – O descumprimento das obrigações referidas no caput desse artigo, por prazo superior a trinta (30) dias, acarretará a cassação da concessão.

§ 2º - A arrecadação de multas das concessionárias do serviço público de transporte coletivo farão parte das receitas na Nova CCT

Art. 11 Os custos das operadoras concessionárias do serviço público de transporte coletivo considerarão sempre os mesmos valores de insumos utilizados pelo Órgão Gestor de Transporte Público de Fortaleza, no cálculo dos custos da tarifa técnica a ser cobrada dos usuários conforme o art. 4º desta lei e da planilha de débitos e créditos, para cada período de vigência da tarifa.

Art. 12 A avaliação do desempenho, a caracterização da demanda e da oferta, bem como o estudo dos custos de serviço e dos níveis tarifários, estarão a cargo do Órgão Gestor do Transporte Público do Município de Fortaleza.

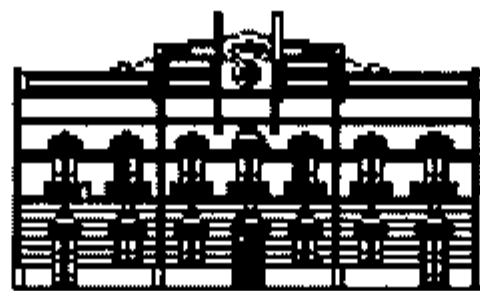
Art. 13 As transferências financeiras para as Empresas Operadoras Concessionárias, com as indicações de créditos ou débitos, ocorrerão decenalmente conforme disposto no art. 9º, § 4º desta lei por intermédio da entidade responsável pela administração e gestão da Nova Câmara de Compensação Tarifária.

Art. 14 A partir da vigência desta lei, a criação e a ampliação de gratuidades e descontos para quaisquer segmentos da sociedade deverão ter base em fonte de recursos financeiros específicos ao respectivo custeio, não podendo tais recursos advir da receita do Sistema Integrado Concedido do Transporte Coletivo de Passageiros, e somente serão definidos mediante lei específica.

Art. 15 - O Órgão Gestor de Transporte do Município de Fortaleza deverá contabilizar as gratuidades concedidas aos usuários do Sistema Integrado Concedido do Transporte Coletivo de Passageiros de Fortaleza através de métodos adequados às suas diversas naturezas.

Art. 16 - O Órgão Gestor de Transporte do Município de Fortaleza definirá e implementará procedimentos de controle das gratuidades, descontos, subsídios, vales transportes, passe do estudante, passe do idoso e outros.

Art. 17 - A Nova Câmara de Compensação Tarifária será instalada no prazo de até 30(trinta) dias a contar da promulgação desta lei.



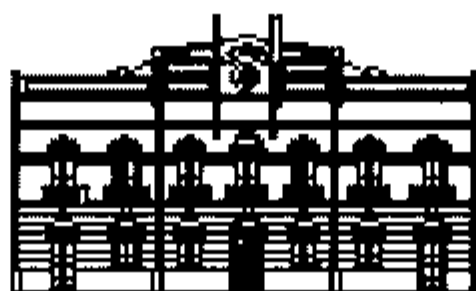
GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



Art. 18 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Paço da Prefeitura Municipal de Fortaleza, aos dias do mês de junho de 2004.

Juraci Vieira de Magalhães
Prefeito de Fortaleza



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



ANEXO ÚNICO a que se refere o art. 8º da Lei nº

A formula que define o custo das concessionárias para os serviços prestados no período, com seus respectivos componentes, além dos componentes da estrutura básica da metodologia de cálculo dos custos operacionais e índices de eficiência operacionais estão assim descritas:

1. CÁLCULO DOS CUSTOS OPERACIONAIS: Os custos operacionais dividem-se em Custos Fixos e Custos Variáveis, sendo os mesmos calculados em função dos insumos para transporte, mão de obra, depreciação da frota e remuneração do capital empregado.

1.1. CUSTOS FIXOS

1.1.1 CUSTO FIXO (CF): O custo fixo (R\$/VEÍCULO/PERÍODO) será calculado para cada classe de veículo de cada empresa operadora concessionária em função da distribuição etária de sua frota, usando-se para isto a Planilha Padrão de Cálculo de Custos.

1.1.2 CUSTO UNITÁRIO POR PASSAGEIRO (CUP): O custo unitário por passageiro (R\$/PASSAGEIRO) será adotado para todas as empresas operadoras concessionárias, sendo calculado pela seguinte fórmula: CUP - CUSTO TOTAL DA OPERAÇÃO DO SISTEMA DIVIDIDO PELA DEMANDA EQUIVALENTE DO SISTEMA.

1.2. CUSTOS VARIÁVEIS

1.2. CUSTO VARIÁVEL (CV): O custo variável (R\$/KM), para todas as empresas operadoras concessionárias, será calculado em função da classe (capacidade) do veículo, usando para tanto "PLANILHA DE CÁLCULO" específica para cada classe. As classes de veículos adotados no Município de Fortaleza são: CLASSE DENOMINAÇÃO: 01 MICRO. 02 COMUM; 03 SEMI-PADRON; 04 PADRON; 05 ARTICULADO, A Planilha de Cálculo dos Custos para cada classe será determinado pelo órgão gestor de Transportes.

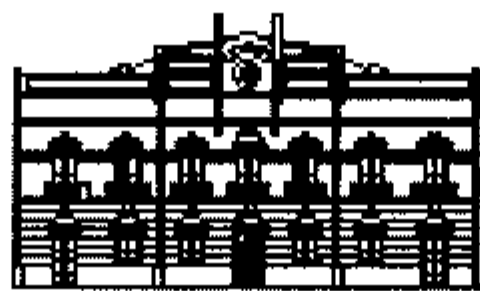
2. FORMULA DE REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS:

$$Ck.KMk = m \times [(KMT \times ICV \times CV + ICV \times (VP \times CF)] + n \times (CUP \times DT).$$

Onde:

Ck.KMk = Custo da Concessionária referente aos serviços prestados no período.

m e n são fatores de proporcionalidade



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



KMT é a quilometragem programada total do sistema incluindo a quilometragem ociosa, no período considerado.

ICV é o índice de cumprimento de viagem

VP é a quantidade programada de veículos para a operação

CV é o custo variável

CF é o custo fixo

DT é a demanda total pagante

CUP é o custo unitário do passageiro

3.0 DADOS OPERACIONAIS:

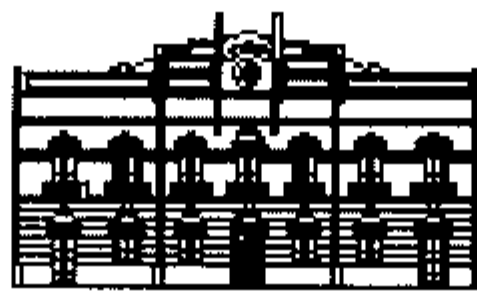
3.1. QUILOMETRAGEM TOTAL DO SISTEMA (KMT): Esta quilometragem é a que vai ser paga à concessionária, sendo determinada de acordo com a seguinte metodologia: O órgão Gestor determina a cada concessionária a PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL das linhas das quais ela seja concessionária. Nesta programação estão definidos todos os parâmetros operacionais que ela é obrigada a cumprir, tais como, Quadro de Horários, Extensão, Números de Viagens, Quilometragem Morta - Classe e Quantidade de Veículos a serem usados, Terminais, Pontos de Parada e Itinerário. Qualquer alteração nos parâmetros operacionais por parte da empresa concessionária só será permitida após a análise e autorização do órgão gestor. Com base na Programação Operacional é determinada a QUILOMETRAGEM DIÁRIA PROGRAMADA- KMP pela seguinte fórmula: $KMP = \text{N}^{\circ} \text{ de viagens programadas} / \text{Dia} \times \text{Extensão da Linha}$, acrescida da quilometragem morta(ociosa).

OBSERVAÇÃO: Cálculo da Quilometragem Morta, considerará todas as entradas e recolhidas das tabelas programadas para a operação do Sistema de Transportes.

A Quilometragem morta ou ociosa é a extensão de cada linha desde a garagem da empresa até o ponto de entrada ou recolhida da operação, medida toda vez que é realizada uma operação de início, interrupção, reinício ou fim de um período de operação. Entende-se por quilometragem morta do sistema como a somatória da quilometragem de todas as linhas do sistema.

3.2. VEÍCULOS PROGRAMADOS (VP). Os veículos programados por classe para cada linha são determinados na Programação Operacional, a cargo do órgão gestor.

3.3. DEMANDA TOTAL POR DIA DA OPERADORA (DT): A Demanda total Diária da Operadora resulta das informações enviadas pela concessionária através dos BCD's, Boletins de Controle Diário, processados pelo órgão gestor. Baseado nesta



GABINETE DO PREFEITO
PREFEITURA MUNICIPAL DE
FORTALEZA



demanda são determinados a captação (produtividade) de passageiros e arrecadação de empresa concessionária, levando-se em consideração, passagens inteiras, estudantes, vales transportes, gratuidades e outro qualquer comprovante ou bilhete de passagem (passe fácil, antecipação, etc.).

3.4 ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (ICV): o índice de cumprimento de viagens é o resultado da divisão do nº de viagens realizadas pelo nº de viagens programadas. Este índice varia de 0 a 100%. $ICV = \frac{N^{\circ} \text{ DE VIAGENS REALIZADAS}}{N^{\circ} \text{ DE VIAGENS PROGRAMADAS}}$.

3.5 COEFICIENTES DE DISTRIBUIÇÃO (m E n): Os coeficientes de distribuição "m" e "n" são arbitrados pelo PMF e variam de 0 a 1, sendo usados na equação de remuneração das operadoras concessionárias para multiplicar os termos referentes à produção do veículo e os passageiros transportados. A soma dos coeficientes "m" e "n" obrigatoriamente será igual a 1.



CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL

Parecer n° 073 / 2004
Ao Projeto de Lei n° 0159/04
Autor: Prefeito Municipal – Mensagem n. 0022/04

O Excelentíssimo senhor Prefeito Municipal de Fortaleza submete a douta apreciação do Plenário desta augusta Casa Legislativa, a inclusa propositura que objetiva *dispor sobre o Sistema Tarifário, Remuneração de Serviços e normas complementares relativas à estrutura de funcionamento da Nova Câmara de Compensação Tarifária, e dá outras providências*.

Sua excelência, no preâmbulo de sua mensagem, expõe sobre a competência do Poder Público Municipal em efetuar o planejamento, o gerenciamento, a fiscalização e a operação do Sistema de Transporte Coletivo local e que, as alterações propostas são frutos de estudos efetuados pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Infra-estrutura – SEINF, estudo este efetuado em conjunto com a Empresa Técnica de Transporte Urbano de Fortaleza – ETTUSA, quando da fixação de diretrizes, visando à implantação do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza.

Nas razões inseridas na mensagem prefeitoral, aduz, ainda, o chefe do Executivo Municipal, da necessidade de que seja criada uma nova Câmara de Compensação Tarifária, cuja gestão se fará por uma empresa privada, objetivando assegurar a viabilidade econômica e financeira do sistema.

É o relatório.

Assim, também, não vislumbramos óbice que possa enterrar o segmento regular da matéria, mormente no que diz respeito a sua admissibilidade, tendo em vistas que a propositura, pelo seu conteúdo, se insere dentre as competências de iniciativa do chefe do Poder Executivo no que tange matérias de natureza administrativa, como assim vem preceituado no art. 40 da L.O.M.:

“art. 40 – A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer Vereador, ao Prefeito e aos cidadãos.

§1º – São de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre:

.....
II – organização administrativa, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos;

Diante o exposto, somos favoráveis ao seguimento regular da matéria sem, ressalvas ao conteúdo de mérito, compreendendo ser por demais oportuna a iniciativa, já que se destina ao suprimento de necessidades de interesse público.

É o nosso parecer, s.m.j.

SALA DAS SESSÕES DAS COMISSÕES PERMANENTES DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA, EM 03 DE fevereiro DE 2004.

Relator

Presidente



CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA
COORDENADORIA DA SALA DAS COMISSÕES TÉCNICAS

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL

A COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL DÁ A SEGUINTE REDAÇÃO FINAL AO PROJETO DE LEI N. 0159/2004.

Dispõe sobre o Sistema Tarifário, Remuneração de Serviço e normas complementares relativas à estrutura de funcionamento da Nova Câmara de Compensação Tarifária e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA APROVA:

Art. 1º Fica instituída a Nova Câmara de Compensação Tarifária (NCCT) no Sistema Integrado Concedido do Transporte Coletivo de Passageiros, que será regulada e fiscalizada pelo órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza.

Art. 2º São objetivos da Nova Câmara de Compensação Tarifária:

I – possibilitar a desvinculação entre os custos de serviço de cada linha e sua respectiva tarifa;

II – cooperar com o estabelecimento de política tarifária que contemple o interesse social e o poder aquisitivo da população;

III – garantir a cada empresa operadora concessionária que faz parte da NCCT a remuneração proporcional ao seu custo de serviço;

IV – promover o equilíbrio financeiro dos resultados operacionais dos participantes da Câmara por meio de transferências financeiras entre os mesmos;

V – facilitar a adoção de medidas destinadas a aperfeiçoar o sistema, aumentando-lhe a eficiência e eficácia.

Art. 3º Os serviços concedidos de transporte público coletivo prestados pelas empresas operadoras concessionárias serão remunerados proporcionalmente à quilometragem percorrida, ao número de passageiros transportados, ao tipo e à idade do equipamento operante da empresa e à eficiência operacional da empresa, com base na fórmula disposta no Anexo Único desta Lei.



Art. 4º Os custos dos serviços de transporte coletivo serão apurados pelo órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza, que calculará a tarifa técnica a ser cobrada dos usuários, embasada em planilha de cálculo tarifário, cuja estrutura básica será estabelecida através de decreto da chefe do Poder Executivo.

Art. 5º A tarifa a ser cobrada dos usuários pelos serviços de transporte coletivo poderá ser reajustada anualmente de acordo com o inciso II e § 1º, do art. 70, da Lei Federal n. 9.069, de 29 de junho de 1995.

§1º A tarifa poderá ser reajustada em período inferior a um ano quando os custos dos serviços de transporte coletivo apurados através da planilha de cálculo tarifário, a que se refere o art. 4º desta Lei, excederem a 20% (vinte por cento) dos custos apurados no período anterior através da referida planilha, desde que mantidas as condições originais de oferta e demanda.

§2º O reajuste não será aplicado se houver crescimento da demanda ou redução da oferta que compense esse aumento.

Art. 6º A Nova Câmara de Compensação Tarifária terá escrituração própria, com receitas e despesas assim discriminadas:

I – receitas:

- a) produto de arrecadação tarifária;
- b) provenientes da prestação de serviços de qualquer natureza autorizados pelo Poder Público;
- c) resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis;
- d) outros recursos ou doações que lhe venham a ser destinados;
- e) produto da exploração de publicidade nos equipamentos do sistema integrado de transporte, pontos de parada, terminais, ônibus, e outros que venham a fazer parte do sistema integrado de transporte;
- f) receitas provenientes da dotação orçamentária;
- g) receitas de multas e penalidades;
- h) outras receitas complementares.

II – despesas:

- a) relativas à remuneração das empresas operadoras concessionárias, proporcionalmente aos seus respectivos custos de serviço;
- b) relativas à remuneração do órgão gestor de transportes;



c) relativas à remuneração de outros serviços terceirizados.

Art. 7º Na definição da metodologia e procedimentos para a remuneração dos serviços concedidos de transporte público coletivo prestados pelas empresas operadoras concessionárias, serão observados, entre outros, os seguintes princípios básicos:

- I – a desvinculação entre os custos de serviço e as tarifas para cada linha;
- II – a remuneração proporcional aos custos de serviço de transporte efetivamente prestado e admitido, em regime de eficiência;
- III – a quilometragem percorrida;
- IV – o número de passageiros transportados;
- V – a individualização de custos por tipo de veículo determinado para a operação dos serviços;
- VI – os desequilíbrios entre custos e receitas que vierem a ser constatados na operação de linhas serão compensados proporcionalmente entre as diferentes concessionárias participantes da Nova Câmara de Compensação Tarifária;
- VII – a repartição da receita da Nova Câmara de Compensação Tarifária entre as empresas operadoras concessionárias tem seu limite na arrecadação líquida total da referida Câmara, não gerando déficit acumulado para o período subsequente;
- VIII – quando o valor relativo à arrecadação líquido total da Nova Câmara de Compensação Tarifária, no final do período de vigência da tarifa for superior à totalidade dos valores de remuneração devidos às concessionárias, decorrentes da aplicação da fórmula disposta no art. 8º desta Lei, o saldo resultante será contabilizado como saldo de reserva da Nova Câmara de Compensação Tarifária, constituindo-se em reserva a ser considerada na apuração dos custos para a aplicação do estabelecido no § 1º, do art. 5º, desta Lei, ou será considerado na fixação dos novos valores de tarifa que vigorarão para o período subsequente.

Art. 8º Os serviços concedidos de transporte público coletivo de passageiros prestados pelas empresas operadoras concessionárias serão remunerados de acordo com o disposto no art. 3º, desta Lei, através da Nova Câmara de Compensação Tarifária, conforme a aplicação da seguinte fórmula:

$$\text{RO}_k = \frac{C_k \times \text{KM}_k}{\sum_{i=1}^n C_k \times \text{KM}_k} \times (\text{Receita Líquida do Sistema de Transportes})$$



Onde:

Receita Líquida do Sistema, $(PP \times T_{media}) - RG - RT$

Sendo:

RO k = Remuneração do concessionário k para o período

Ck = Custo por quilômetro do concessionário k

KMk = Quilômetros efetivamente percorridos pelo concessionário k

RG = Remuneração do órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza

RT = Remuneração de terceiros, por exemplo, gestão de receitas, bilhetagem e outros serviços terceirizados

PP = Número de passageiros pagantes do Sistema durante o período

T_{media} = Tarifa média equivalente do Sistema

n

$\sum_{i=1}^n Ck \times KMk$ = Somatório do custo das concessionárias, no período

Ck.KMk = Custo da concessionária referente aos serviços prestados no período e definido conforme estrutura básica de cálculo estabelecido no Anexo Único em apenso, parte integrante desta Lei.

Art 9º A Nova Câmara de Compensação Tarifária será administrada e gerenciada por uma entidade privada, em conformidade com as regras e procedimentos estabelecidos através de estudo específico para a sua gestão, desenvolvido no âmbito do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza, parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID-FOR 1), cujas diretrizes deverão integrar os editais de concessão de serviço de transporte público.

§ 1º A Nova Câmara de Compensação Tarifária deverá ter uma conta especial a ser movimentada pela entidade responsável por sua administração e gerenciamento.

§ 2º Para o período de vigência da tarifa, o órgão gestor de transporte do Município realizará o cálculo do custo quilométrico e o controle do número de passageiros, a definição da quilometragem programada e o controle da quilometragem realizada.

§ 3º A partir da definição das despesas e receitas das empresas operadoras concessionárias na prestação dos serviços a que se refere esta Lei, o órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza determinará na forma de planilha de débitos



e créditos os valores que serão utilizados como base na aplicação da fórmula a que se refere o art. 8º desta Lei, para a transferência dos recursos financeiros entre as referidas empresas no âmbito da Nova Câmara de Compensação Tarifária.

§ 4º O período de transferência de recursos financeiros a que se refere o § 3º deste artigo será decenal, fechado até o último dia da dezena subsequente.

§ 5º A validade da planilha de débitos e créditos será equivalente ao prazo de vigência da tarifa, devendo ser atualizada sempre que a tarifa seja reajustada conforme o disposto no art. 5º desta Lei.

Art. 10. As empresas operadoras concessionárias de serviço público de transporte coletivo ficarão sujeitas ao pagamento de uma multa diária correspondente a 1.000 (mil) vezes o valor do custo estipulado por Km rodado pelo órgão gestor de transporte do Município, no caso do não pagamento dos valores financeiros referentes às obrigações assumidas perante a Nova Câmara de Compensação Tarifária, atualizados *pro rata tempore*.

§ 1º O descumprimento das obrigações referidas no *caput* deste artigo, por prazo superior a 30 (trinta) dias, acarretará a cassação da concessão.

§ 2º A arrecadação de multas das concessionárias do serviço público de transporte coletivo farão parte das receitas na Nova CCT.

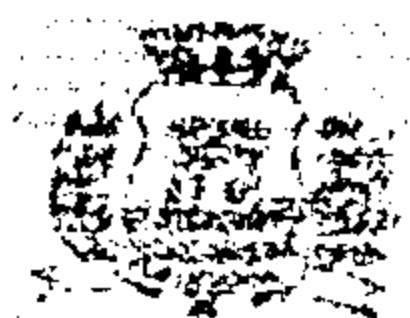
Art. 11. Os custos das operadoras concessionárias do serviço público de transporte coletivo considerarão sempre os mesmos valores de insumos utilizados pelo órgão gestor de transporte público do Município de Fortaleza, no cálculo dos custos da tarifa técnica a ser cobrada dos usuários, conforme o art. 4º, desta Lei, e da planilha de débitos e créditos, para cada período de vigência da tarifa.

Art. 12. A avaliação do desempenho, a caracterização da demanda e da oferta, bem como o estudo dos custos de serviço e dos níveis tarifários, estarão a cargo do órgão gestor do transporte público do Município de Fortaleza.

Art. 13. As transferências financeiras para as empresas operadoras concessionárias, com as indicações de créditos ou débitos, ocorrerão decenalmente, conforme disposto no art. 9º, § 4º, desta Lei, por intermédio da entidade responsável pela administração e gestão da Nova Câmara de Compensação Tarifária.

Art. 14. A partir da vigência desta Lei, a criação e a ampliação de gratuidades e descontos para quaisquer segmentos da sociedade deverão ter base em fonte de recursos financeiros específicos ao respectivo custeio, não podendo tais recursos advir da receita do Sistema Integrado Concedido do Transporte Coletivo de Passageiros e somente serão definidos mediante lei específica.

Art. 15. O órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza deverá contabilizar as gratuidades concedidas aos usuários do Sistema Integrado Concedido do Transporte Coletivo de Passageiros de Fortaleza através de métodos adequados às suas diversas naturezas.

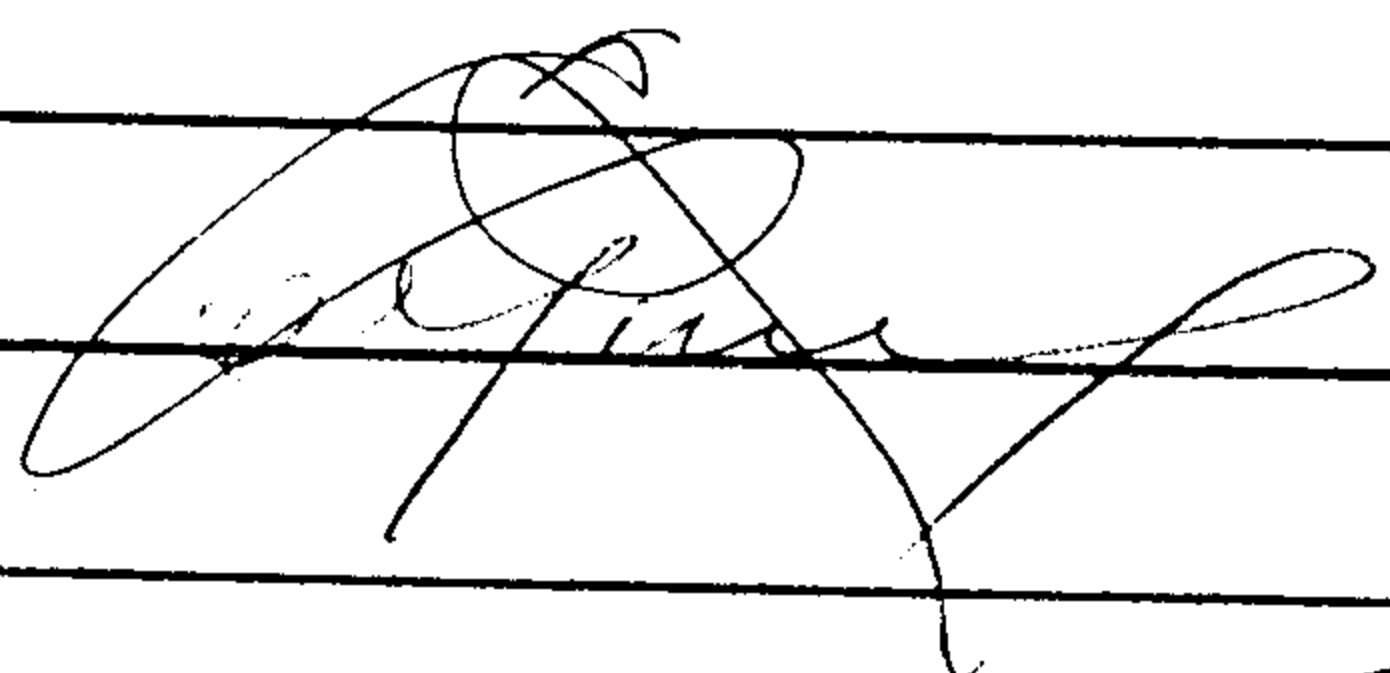


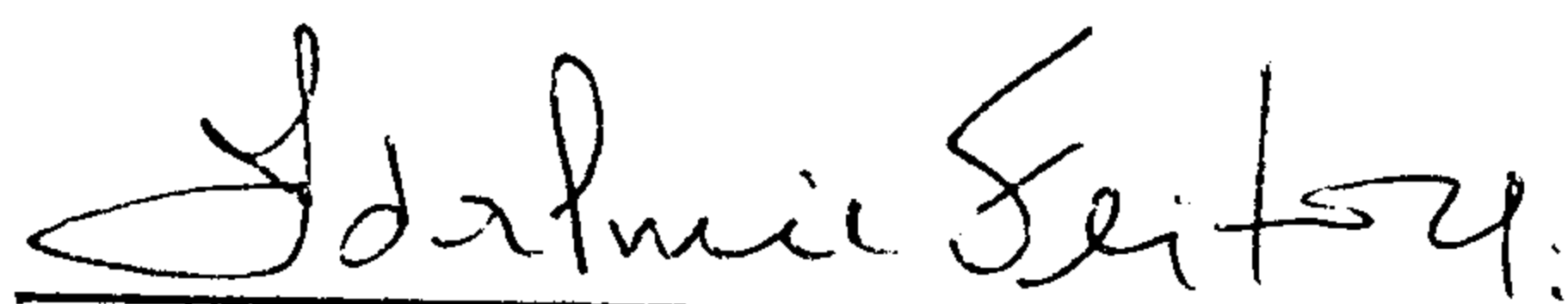
Art. 16. O órgão gestor de transporte do Município de Fortaleza definirá e implementará procedimentos de controle das gratuidades, descontos, subsídios, vales-transporte, passe do estudante, passe do idoso e outros.

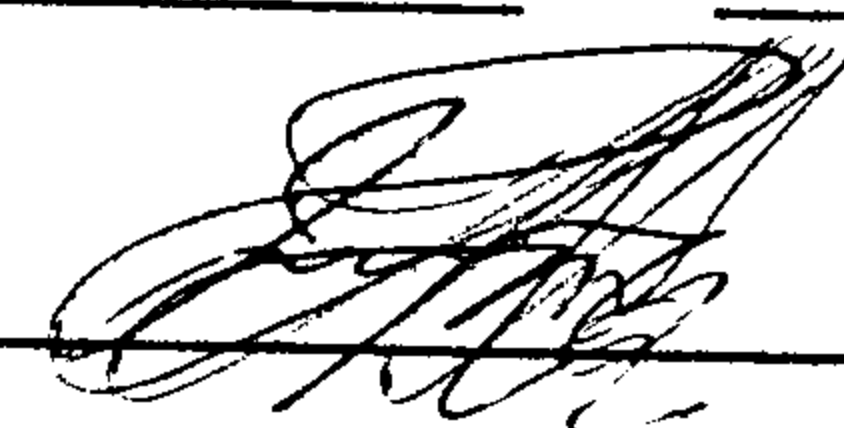
Art. 17. A Nova Câmara de Compensação Tarifária aplicar-se-á apenas aos contratos de concessão referentes à operação das áreas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Fortaleza.

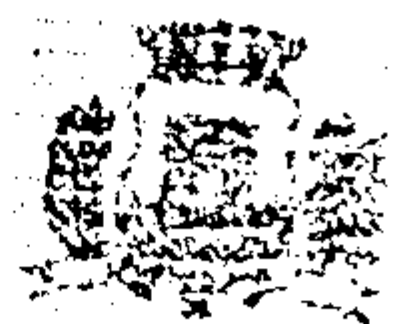
Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SALA DAS COMISSÕES PERMANENTES DA CÂMARA MUNICIPAL DE
FORTALEZA, EM 20 DE *setembro* DE 2006.






_____ Presidente



ANEXO ÚNICO, a que se refere o art. 8º da Lei n.

A fórmula que define o custo das concessionárias para os serviços prestados no período, com seus respectivos componentes, além dos componentes da estrutura básica da metodologia de cálculo dos custos operacionais e índices de eficiência operacionais, estão assim descritas:

1. CÁLCULO DOS CUSTOS OPERACIONAIS: Os custos operacionais dividem-se em Custos Fixos e Custos Variáveis, sendo os mesmos calculados em função dos insumos para transporte, mão-de-obra, depreciação da frota e remuneração do capital empregado.

1.1. CUSTOS FIXOS:

1.1.1 CUSTO FIXO (CF): O custo fixo (R\$/veículo/período) será calculado para cada classe de veículo de cada empresa operadora concessionária em função da distribuição etária de sua frota, usando-se para isto a Planilha Padrão de Cálculo de Custos.

1.1.2 CUSTO UNITÁRIO POR PASSAGEIRO (CUP): O custo unitário por passageiro (R\$/passageiro) será adotado para todas as empresas operadoras concessionárias, sendo calculado pela seguinte fórmula: $CUP = \frac{\text{Custo Total da Operação do Sistema}}{\text{Demanda Equivalente do Sistema}}$

1.2. CUSTOS VARIÁVEIS:

1.2.1 CUSTO VARIÁVEL (CV): O custo variável (R\$/KM), para todas as empresas operadoras concessionárias, será calculado em função da classe (capacidade) do veículo, usando para tanto Planilha de Cálculo específica para cada classe. As classes de veículos adotados no Município de Fortaleza são: Classe Denominação: 01 Micro; 02 Comum; 03 Semipadron; 04 Padron; 05 Articulado. A Planilha de Cálculo dos Custos para cada classe será determinada pelo órgão gestor de transporte.

2. FÓRMULA DE REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS:

$$Ck.KMk = m \times [(KMT \times ICV \times CV + ICV \times (VP \times CF))] + n \times (CUP \times DT)$$

Onde:

Ck.KMk = Custo da Concessionária referente aos serviços prestados no período

m e n são fatores de proporcionalidade

KMT é a quilometragem programada total do sistema, incluindo a quilometragem ociosa, no período considerado



ICV é o índice de cumprimento de viagem

VP é a quantidade programada de veículos para a operação

CV é o custo variável

CF é o custo fixo

DT é a demanda total pagante

CUP é o custo unitário do passageiro

3. DADOS OPERACIONAIS:

3.1. QUILOMETRAGEM TOTAL DO SISTEMA (KMT): Esta quilometragem é a que vai ser paga à concessionária, sendo determinada de acordo com a seguinte metodologia: o órgão gestor do transporte do Município determina a cada concessionária a Programação Operacional das linhas das quais ela seja concessionária. Nesta programação estão definidos todos os parâmetros operacionais que ela é obrigada a cumprir, como quadro de horários, extensão, número de viagens, quilometragem morta – classe e quantidade de veículos a serem usados, terminais, pontos de parada e itinerário. Qualquer alteração nos parâmetros operacionais por parte da empresa concessionária só será permitida após a análise e autorização do órgão gestor. Com base na Programação Operacional é determinada a Quilometragem Diária Programada (KMP), pela seguinte fórmula: $KMP = \text{N}^{\circ} \text{ de Viagens Programadas/Dia} \times \text{Extensão da Linha}$, acrescida da quilometragem morta (ociosa).

OBSERVAÇÃO: Cálculo da quilometragem morta considerará todas as entradas e recolhidas das tabelas programadas para a operação do Sistema de Transportes.

A quilometragem morta ou ociosa é a extensão de cada linha desde a garagem da empresa até o ponto de entrada ou recolhida da operação, medida toda vez que é realizada uma operação de início, interrupção, reinício ou fim de um período de operação. Entende-se por quilometragem morta do sistema como o somatório da quilometragem de todas as linhas do sistema.

3.2. VEÍCULOS PROGRAMADOS (VP): Os veículos programados por classe para cada linha são determinados na Programação Operacional, a cargo do órgão gestor.

3.3. DEMANDA TOTAL POR DIA DA OPERADORA (DT): a demanda total diária da operadora resulta das informações enviadas pela concessionária através dos Boletins de Controle Diário (BCD), processados pelo órgão gestor. Baseado nesta demanda, são determinadas a captação (produtividade) de passageiros e arrecadação da empresa concessionária, levando-se em consideração, passagens



inteiras, estudantes, vales-transporte, gratuidades e outro qualquer comprovante ou bilhete de passagem (passe fácil, antecipação e outros).

3.4 ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS (ICV): O índice de cumprimento de viagens é o resultado da divisão do número de viagens realizadas pelo número de viagens programadas. Este índice varia de 0 a 100%. $ICV = \frac{\text{nº de Viagens Realizadas}}{\text{nº de Viagens Programadas}}$.

3.5 COEFICIENTES DE DISTRIBUIÇÃO (m e n): Os coeficientes de distribuição m e n são arbitrados pela Prefeitura Municipal de Fortaleza e variam de 0 a 1, sendo usados na equação de remuneração das operadoras concessionárias para multiplicar os termos referentes à produção do veículo e aos passageiros transportados. A soma dos coeficientes m e n obrigatoriamente será igual a 1 (um).