



PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA
GABINETE DO PREFEITO

Mensagem n. 135/2019 - GP

DESPACHADO PARA LEITURA
Em *[assinatura]*
DANIEL MULLA FRACCARO
Presidente
Em 11 de dezembro de 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA 11/12/2019 13:10 - 00000003755

URGÊNCIA

Senhor Presidente:

Tenho a hora de encaminhar a Vossa Excelência o projeto de lei anexo que altera a Lei n. 7.018, de 06/12/2002.

Este projeto é fruto de amplos estudos formulados no âmbito da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte visando a municipalização e universalização de acesso ao transporte coletivo urbano.

O transporte coletivo é uma demanda mundial e sua universalização um fator de reivindicação permanente por parte da sociedade. Poucas cidades do Planeta conseguiram implantar o modelo universalizado de acesso público, dentre elas Helsinque, Dunkerque e Tailin na Europa e Miami nos Estados Unidos.

No Brasil existem notícias de que esse modelo foi implantado em cidades de médio e pequeno porte como Maricá e Volta Redonda, no Rio de Janeiro; Agudos e Paulínea em São Paulo e Ivaiporã e Pitanga no Paraná.

Entretanto, até onde se sabe, Ponta Grossa será a maior cidade brasileira a implantar esse modelo, o qual está previsto no projeto de lei ora submetido à análise da Câmara Municipal.

O projeto prevê os seguintes princípios norteadores do serviço público de transporte coletivo urbano:

- I. *da municipalização do serviço;*
- II. *da universalização de acesso ao serviço, de forma ampla e irrestrita para todos os potenciais usuários, conforme o regulamento;*
- III. *da eficiência do serviço;*
- IV. *da razoabilidade do custo da taxa de serviço de transporte coletivo e do preço da quilometragem programada;*
- V. *do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de prestação do serviço;*
- VI. *do aporte de recursos municipais através da taxa de transporte coletivo, dos subsídios municipais e de todas as formas de receita para custeio do serviço;*
- VII. *da continuidade, permanência, regularidade e comodidade da prestação o serviço.*

O novo modelo proposto extingue a Tarifa de Transporte Coletivo e cria a Taxa de Transporte Coletivo como tributo incidente sobre todos os usuários, incluídos os empregados, mediante a incidência de 1,5 VR por empregado, o que é menos do que o custo atualmente pago pelas empresas que desembolsam cerca de R\$ 180,00 por trabalhador e passarão a pagar R\$ 121,66.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA
GABINETE DO PREFEITO

Como o lançamento da Taxa será incidente sobre todos os empregados, o projeto tomou o cuidado de assegurar um desconto de 50% para as empresas que optam pelo transporte direto de seus empregados.

Na proposta é extinto o Índice de Passageiros por Quilômetro Rodado, que deixa de compor o custo do serviço, que não será mais remunerado com base na antiga planilha do transporte coletivo, mas com base no cálculo exclusivamente dos insumos gastos para a prestação do serviço, cujo pagamento será efetuado não por passagem/passageiro, mas por quilômetro programado, ou seja, aquela quilometragem efetivamente rodada e que for expressamente autorizada pela AMTT.

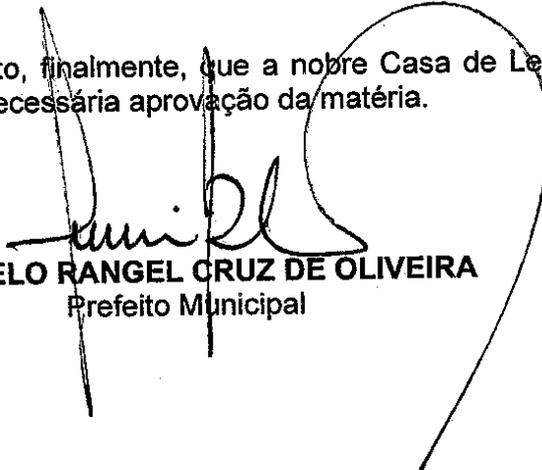
Todos esses fatores reduzem o custo do transporte coletivo e equilibram as receitas decorrentes da Taxa e dos subsídios municipais, a exemplo do passe livre, do passe de estudante e demais contribuições do Poder Executivo, como a que está prevista no art. 48-P, tudo com vista a garantir a universalização do transporte coletivo.

Os direitos da empresa e a estabilidade do contrato foram preservados no projeto, na forma dos artigos 48-G e seguintes, de modo que a empresa não terá qualquer prejuízo decorrente do novo modelo de pagamento: não se altera a remuneração da empresa, é alterada e racionalizada a forma do pagamento, que deixa de ser efetuado pelo usuário e passa a ser de responsabilidade do Município, na forma do art. 48-O, exclusivamente com base no quilometro programado e rodado.

Os ganhos para a população e para a economia local são inegáveis: aquecimento do comércio, maior circulação de pessoas e rendas no território municipal, comodidade na prestação dos serviços e eficiência na cobrança e pagamento pela quilometragem programada.

Tendo em vista a relevância do projeto, encareço aos Nobres Senhores Vereadores a aprovação da matéria, solicitando, na forma do art. 54, § 1º da Lei Orgânica Municipal, a apreciação deste Projeto de Lei em **REGIME DE URGÊNCIA**.

Solicito, finalmente, que a nobre Casa de Leis, sensível aos aspectos sociais, confira a necessária aprovação da matéria.


MARCELO RANGEL CRUZ DE OLIVEIRA
Prefeito Municipal

Ao
Exmo. Sr.
Vereador DANIEL MILLA FRACCARO
DD. Presidente da Câmara Municipal
Nesta



PROJETO DE LEI Nº
439/2019

AS COMISSÕES DE

CLTR - COLETTIVA
CFOP

Em

[Signature]
Presidente da Câmara Municipal

Altera a Lei n. 7.018, de 06/12/2002.

Art. 1º. A Lei nº 7.018, de 06/12/2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Capítulo I – A (AC)

Dos Princípios que Regem a Prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano

Art. 2º-A. *A Prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano rege-se pelos seguintes princípios:*

- I. da municipalização do serviço;*
- II. da universalização de acesso ao serviço, de forma ampla e irrestrita para todos os potenciais usuários, conforme o regulamento;*
- III. da eficiência do serviço;*
- IV. da razoabilidade do custo da taxa de serviço de transporte coletivo e do preço da quilometragem programada;*
- V. do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de prestação do serviço;*
- VI. do aporte de recursos municipais através da taxa de transporte coletivo, dos subsídios municipais e de todas as formas de receita para custeio do serviço;*
- VII. da continuidade, permanência, regularidade e comodidade da prestação o serviço.*

...

Capítulo IX – A

Da Taxa de Transporte Coletivo (AC)

Art. 48-A. *A Taxa de Transporte Coletivo tem como fato gerador o serviço público de transporte coletivo urbano efetivamente prestado ou posto à disposição dos usuários.*

Art. 48-B. *São contribuintes da Taxa de Transporte Coletivo os usuários efetivos ou potenciais do serviço, mediante uso de cartão gratuito de transporte.*



Art. 48-C. A Taxa de Transporte Coletivo é devida por todos os empregados, cabendo aos seus empregadores a responsabilidade pelo recolhimento.

Art.48-D. Em face dos empregados e seus empregadores a taxa será lançada mensalmente mediante emissão de boleto de cobrança em nome do empregador, calculado na forma do Art. 48-E, levando em consideração o número total de empregados multiplicado pelo número de Valores de Referência (VR) correspondente.

Parágrafo único. Para as empresas que possuam mais de 150 funcionários registrados e que forneçam transporte por meios próprios ou contratados, será concedido desconto de até 50% na Taxa de Transporte Coletivo.

Art. 48-E A taxa será cobrada em face de todos os empregados registrados pelo empregador com valor equivalente a 1,50 Valor de Referência (VR) por empregado registrado, com a corresponsabilidade do empregador, que deverá observar o disposto na Lei Federal n. 7.418/1985.

Parágrafo único. O empregador é devedor solidário da Taxa de Transporte Coletivo, nos termos do art. 124, II da Lei Federal n. 5.172/1966.

Art. 48-F. São isentos da Taxa de Transporte Coletivo:

- I. crianças até 06 (seis) anos de idade e pessoas com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos;*
- II. pessoas portadoras de deficiência e doença mental com comprometimento de locomoção;*
- III. policiais militares devidamente fardados e identificados com carteira funcional, desde que não ocasionem o giro da catraca;*
- IV. pessoas portadoras de deficiência física com comprometimento de locomoção;*
- V. pessoas portadoras de deficiência visual com comprometimento e locomoção;*
- VI. pessoas com deficiência auditiva;*
- VII. aposentados por invalidez;*
- VIII. idosos compreendidos na faixa etária de 60 (sessenta) à 65 (sessenta e cinco) anos desde que comprovado a não existência de vínculo empregatício;*
- IX. estudantes, desde que comprovado a não existência de vínculo empregatício.*

Capítulo IX – B (AC)

Da Remuneração da Operadora do Serviço de Transporte Coletivo Urbano

Art. 48-G. A Operadora do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano será remunerada pelo custo da quilometragem programada conforme contrato vigente.



§ 1º Os parâmetros de custo da quilometragem programada somente poderão ser modificados de comum acordo entre as partes, mantendo-se sempre o equilíbrio econômico financeiro do sistema e do contrato, respeitando-se os princípios do parágrafo 3º, do art. 6º, e os demais relativos ao custo da quilometragem programada, do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.

§ 2º. Qualquer exigência advinda do poder concedente ou decorrente de legislação, que acarrete variação de custos, para mais ou para menos, será necessariamente considerada no custo da quilometragem programada, na forma dessa lei e do contrato de concessão.

Art. 48-H. São itens do cálculo do custo da quilometragem programada:

- I. Custo Operacional;
- II. Custo de Capital;
- III. Custo Básico de Administração;
- IV. Margem Mínima de lucro líquido;
- V. Custo Tributário.

§ 1º. O cálculo do custo da quilometragem programada será elaborado pela AMTT, levando em consideração os elementos desta lei e da licitação que deu origem ao contrato, excluído o quantitativo de passageiros.

§ 2º. O pedido de reajuste do custo da quilometragem programada será instruído com os seguintes elementos:

- I. a contabilidade da empresa no período compreendido entre o último reajuste e o pedido atual;
- II. as notas das aquisições de insumos do período compreendido entre o último reajuste e o pedido atual;
- III. a relação da respectiva folha de pagamento dos funcionários;
- IV. a quilometragem programada no período compreendido entre o último reajuste e o pedido atual;
- V. o cumprimento dos índices de qualidade no período compreendido entre o último reajuste e o pedido atual.

§ 3º. O Poder Executivo deverá divulgar, na página oficial da rede mundial de computadores - internet, o cálculo do custo da quilometragem programada.



- § 4º. *Após o cálculo do custo da quilometragem programada o processo será submetido a apreciação e aprovação do Conselho Municipal de Transportes, passando a ser aplicado a partir da data definida pelo Conselho.*
- § 5º. *Com a publicação a ata do Conselho Municipal de Transporte que fixará o custo da quilometragem programada, este passa a ter eficácia a partir da publicação.*
- Art. 48-I. *Considera-se Custo Operacional os custos decorrentes da operação dos sistemas pela(s) operadora(s) com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego, encargos sociais, uniformes, despesas com terminais, seguros obrigatório e contra terceiros, fundo(s) de assistência(s) sindical(is).*
- § 1º. *Os parâmetros de consumo a serem adotados para os itens combustível, rodagem, lubrificantes e peças e acessórios, serão os que constarem da planilha original, parte integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.*
- § 2º. *Os custos relativos a pessoal de manutenção, serão obtidos através de coeficiente em relação ao pessoal de tráfego (operação), que constará da planilha integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.*
- § 3º. *Os custos relativos a pessoal de tráfego (operação) serão obtidos considerando-se o número de homens/hora necessários para execução dos serviços programados pelo Município, adequados ao modelo de veículo a ser operado, de modo a compor um Fator de Utilização de pessoal - F.U., na forma da planilha parte integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão.*
- § 4º. *No cálculo para definir o F.U. - Fator de Utilização também será considerado:*
- I. *pessoal necessário para o descanso semanal, plantões e férias;*
 - II. *as horas necessárias para acerto de contas dos cobradores, início e fim de jornada para os motoristas e cobradores, adequação de escalas e todo o pessoal necessário à operação dos terminais.*
- § 5º. *A metodologia de cálculo do Fator de Utilização de pessoal será definida na planilha, parte integrante do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, e mantida a referida metodologia de cálculo, poderá ser revisto pelo poder concedente, através do órgão de gerenciamento, sempre que modificada a programação operacional de serviços e o modal operacional do sistema, através da introdução de novos tipos de veículos, sistemas de bilhetagem eletrônica e situações assemelhadas.*
- Art. 48-J. *Considera-se como custos de capital a remuneração e depreciação de capital investido na frota, bem como a depreciação e remuneração*



de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos, bem como a remuneração de almoxarifado, da seguinte forma:

- I. *remuneração de Capital em Veículos: para cálculo de remuneração mensal de capital aplica-se a taxa mensal de 1% (um por cento) sobre o valor de um veículo novo ou similar de cada categoria, sem pneus, deduzindo-se a parcela já depreciada, sendo que a metodologia de cálculo será a que consta da planilha, parte integrante do Edital de Licitação e no Contrato de Concessão.*
- II. *depreciação de Veículos: a depreciação deverá provisionar a reposição do veículo novo ou similar de cada categoria, com valor residual de 10%(dez por cento) ao final da vida útil.*
- III. *o prazo de vida útil a ser considerado da planilha tarifária será:*
 - a) *de 10 (dez) anos para veículos micro-ônibus e Mid Bus;*
 - b) *de 10 (dez) anos para veículos convencionais (Comum e Padron);*
 - c) *de 10 (dez) anos para veículos articulados e bi-articulados.*
- IV. *a depreciação será calculada na forma linear, ou seja:*
 - a) *1/96 (um noventa e seis avos), para veículos micro ônibus ao mês;*
 - b) *1/120 (um cento e vinte avos), para as demais categorias ao mês - convencional (comum e padron), articulados e bi-articulados.*
- V. *a depreciação e remuneração do capital investidos em máquinas, instalações e equipamentos, bem como a remuneração de almoxarifado, serão obtidos através de coeficiente mensal que incidirá em relação ao preço de um veículo convencional (comum) completo, para cada veículo da frota total, sendo que o coeficiente e a metodologia de cálculo constarão da planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.*

Art. 48-K. Considera-se como custo básico de administração:

- I. *custo de pessoal de administração: os custos relativos ao pessoal da administração serão obtidos através de coeficiente em relação ao pessoal de tráfego (operação), sendo que o coeficiente e a metodologia de cálculo, na forma de metas de eficiência, constarão da planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.*
- II. *custo de despesas gerais: consideram-se aqueles custos necessários à execução dos serviços não vinculados diretamente à operação do sistema de transporte, e, na forma de metas de eficiência, serão obtidos através de coeficiente mensal que incidirá em relação ao preço de um veículo convencional (comum) completo, para cada veículo da frota total, sendo que o coeficiente e a metodologia de cálculo constarão da planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.*



III. *custo de remuneração da diretoria: considera-se como custo de remuneração da diretoria o valor necessário, dentro das metas de eficiência, para o pagamento de pro labore mensal aos diretores necessários ao exercício das funções de direção da(s) operadora(s), e serão obtidos através de coeficiente mensal que incidirá em relação ao salário base (sem encargos) do motorista, por veículo da frota total, sendo que o coeficiente e a metodologia de cálculo constarão da planilha do sistema, parte integrante do edital de licitação e do contrato de concessão.*

Art. 48-L. *A Margem Mínima de Lucro Líquido será calculada mediante a incidência de um percentual sobre os custos totais do sistema, obtidos segundo os critérios estabelecidos nos artigos 48-H e 48-J desta Lei, para efeito de sua determinação.*

Parágrafo Único. *O percentual de que trata esse artigo será definido conforme proposta da(s) empresa(s) operadora(s) vencedora(s) da licitação, sendo que os limites mínimo e máximo deste percentual constarão do edital de licitação, a ser definido na forma do regulamento.*

Art. 48-M. *Considera-se Custo Tributário os tributos, taxas e contribuições que incidem ou vierem a incidir sobre a receita e a movimentação financeira do sistema, sendo estes nesta data PIS, COFINS, ISS e CPMF, conforme a legislação vigente, consideradas as variações porventura existentes na forma do art. 48-G.*

Art. 48-N. *A operadora tem direito público subjetivo ao pagamento do preço do serviço o qual será efetuado nos seguintes prazos:*

Capítulo IX-C (AC)

Da Vinculação da Receita e Do Subsídio do Transporte Coletivo

Art. 48-O. *O produto da Taxa de Transporte Coletivo e do subsídio tarifário municipal ou quaisquer outras rendas que venham a custear o serviço público de transporte coletivo serão depositados em conta corrente específica na Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte e são consideradas receitas intangíveis para todos os fins e efeitos legais, as quais serão utilizadas exclusivamente para o custeio do serviço.*

Art. 48-P. *O Poder Executivo fica autorizado a contribuir com pagamento do custo do serviço com o equivalente à incidência da Taxa de Transporte Coletivo sobre todos os empregados do Poder Executivo da Administração Direta e Indireta.*

Art. 48-Q. *Serão custeadas pelo Poder Executivo todas as isenções previstas no artigo 48-E.*

Art. 2º. **Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo, inclusive no concerne aos limites e ao alcance das isenções, do público beneficiado, do**

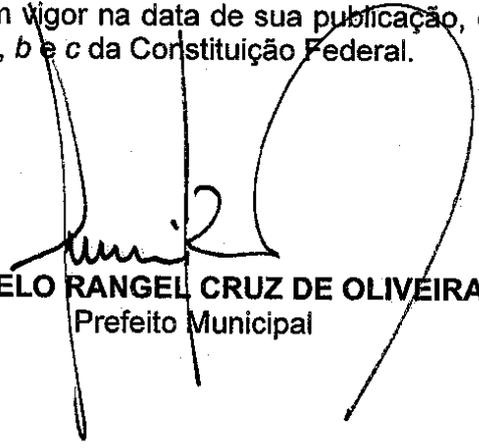


PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA
GABINETE DO PREFEITO

procedimento de lançamento e cobrança da taxa de transporte coletivo, do procedimento administrativo de operacionalização dos sistema e da data de início da operação do transporte coletivo com fundamento nas disposições desta lei.

Art. 3º. Ficam revogados os artigos 7º, 8º, 9º, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, e 17 da Lei n. 7.018, de 06/12/2002.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, observado o disposto no artigo 150, III, *b* e *c* da Constituição Federal.


MARCELO RANGEL CRUZ DE OLIVEIRA
Prefeito Municipal

VOTAÇÃO NOMINAL

DATA 11/2/18

UNICA DISCUSSÃO

ASSUNTO: REGIME DE URGÊNCIA AO PL Nº
439/19

NOME	SIM	NÃO
CELSO CIESLAK.....	(X)	()
DANIEL MILLA.....	(X)	()
DIVONSIR PEREIRA ANTUNES - DIVO.....	(X)	()
DOMINGOS B. MENEZES JR. - MINGO MENEZES.....	(X)	()
EDUARDO KALINOSKI.....	()	(X)
EZEQUIEL MARCOS F. BUENO - PASTOR EZEQUIEL.....	(X)	()
FELIPE RAMON DOS PASSOS - FELIPE PASSOS.....	(X)	()
GEORGE LUIZ DE OLIVEIRA.....	()	(X)
GERALDO STOCCO	()	(X)
GUIARONE DE PAULA JR - SGTO. GUIARONE JUNIOR.....	()	(X)
JOÃO FLORENAL DA SILVA - FLORENAL.....	(X)	()
JORGE R. MAGALHÃES - JORGE DA FARMÁCIA.....	(X)	()
JOSÉ CARLOS S RAAD - DR. ZECA.....	(X)	()
MAGNO ZANELATO - DR. MAGNO.....	()	(X)
PAULO BALANSIN.....	()	()
PIETRO ARNAUD.....	()	(X)
RICARDO ZAMPIERI.....	()	(X)
ROGÉRIO MIODUSKI.....	(X)	()
ROSELI A. MENDES - PROFª. ROSE.....	(X)	()
RUDOLF. E. CHRISTENSEN - RUDOLF. POLACO.....	(X)	()
SEBASTIÃO MAINARDES JUNIOR.....	()	()
VINICIUS CAMARGO	(X)	()
WALTER JOSÉ DE SOUZA - VALTÃO.....	()	(X)

TOTAL _____

*13 FAV.
8 cartão*

1º SECRETÁRIO

