

LEI Nº 3.714 DE 23 DE DEZEMBRO DE 1997.

AUTOR: EXECUTIVO MUNICIPAL

PUBLICADA NA GAZETA MUNICIPAL Nº 374 de 29/12/97

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DA CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA E A TAXA DE PRODUTIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO INTEGRADO.

ROBERTO FRANÇA AUAD, Prefeito Municipal de Cuiabá. Faço saber que a Câmara Municipal de Cuiabá aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - DA CONSTITUIÇÃO E PARTICIPAÇÃO

Art. 1º Fica criada a Câmara de Compensação Tarifária e a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado no município de Cuiabá, destinada a promover e gerenciar um sistema consolidado de compensações financeiras avaliando também o desempenho operacional do serviço público de transporte coletivo de passageiros entre as Empresas Operadoras, com a finalidade de reduzir o desequilíbrio de ordem econômica-financeira existente entre os mesmos, decorrente do regime de tarifa única integrada e das diferenças de características operacionais em suas linhas.

Art. 2º Todas as Empresas Operadoras do serviço de transporte coletivo de passageiros do município ficam, a partir da data da aprovação desta lei, obrigadas a participar da Câmara de Compensação Tarifária, integrando-a na qualidade de membros efetivos.

Parágrafo único: A exclusão de Empresa Operadora do serviço de transporte coletivo de passageiros do município, acarretará sua automática e concomitante exclusão da Câmara de Compensação Tarifária, não sofrendo esta solução de continuidade em suas operações, ou as demais concessionárias quaisquer alterações quanto a seus direitos e obrigações como membros efetivos.

Art. 3º A Câmara de Compensação Tarifária será composta pelos seguintes órgãos:

I. Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos - MTU, entidade constituída pelas Empresas Operadoras dos serviços de transporte coletivo de passageiros do município, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, caracterizada como AGENTE EXECUTOR da Câmara de Compensação Tarifária;

II. Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos - SMTU, caracterizada como AGENTE FISCALIZADOR E REGULADOR da Câmara de Compensação Tarifária.

Parágrafo Único: As despesas administrativas operacionais da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, serão geridas como recursos oriundos da Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos.

CAPÍTULO II - DOS OBJETIVOS

Art. 4º Constitui-se objetivo da Câmara de Compensação Tarifária a consolidação da "TARIFA ÚNICA", implantada no Município, através da Integração dos Transportes num Sistema Único, com apuração do Custo Operacional Padrão por Quilômetro, por participante

e do Sistema, de modo a remunerar por quilômetro o serviço operado pelo participante da Câmara de Compensação Tarifária, permitindo desta forma:

§ 1º O estabelecimento de uma tarifa única, que integre todos os usuários aos benefícios sociais disponíveis independente das características diversas de seu deslocamento dentro do Sistema de Transporte Coletivo.

§ 2º Integração ou conexão de diferentes linhas operadas pelas participantes da Câmara de Compensação Tarifária, possibilitando aos usuários o deslocamento de um ponto para qualquer outro do sistema, através de pagamento de uma única tarifa, a partir da forma de integração definida pelo poder concedente.

§ 3º Gerenciamento eficiente por parte da SMTU, de forma a obter um transporte mais eficaz e de melhor qualidade.

§ 4º Racionalizar o sistema, maximizar os recursos financeiros disponíveis, e ainda, que receitas extra-tarifárias de qualquer natureza sejam utilizadas, visando a manutenção do equilíbrio econômico financeiro do sistema e de seus participantes.

§ 5º Promover e gerenciar um sistema consolidado de compensação financeira, do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, entre suas Empresas Operadoras, a ser expresso por um modelo matemático, com vistas a reduzir os desequilíbrios de ordem econômica-financeira existentes entre os mesmos, decorrentes do regime de tarifa única e das diferentes características operacionais de suas linhas.

§ 6º Através de acompanhamento tarifário, realizado em período quinzenal, corrigir as possíveis distorções operacionais e outras que possam vir a onerar o sistema, de modo a permitir a apuração de uma remuneração justa para as Empresas Operadoras.

Art. 5º Constitui-se como objetivo da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, a melhoria do nível dos serviços de transporte de passageiros através do maior cumprimento dos serviços, melhoria da qualidade da frota e otimização dos serviços.

Parágrafo único: Será destinado para as Empresas Operadoras que atingirem os níveis estabelecidos neste regulamento um aumento na remuneração, e para as que não atingirem os índices mínimos uma redução na sua remuneração.

Art. 6º A Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado será de 3% (três por cento) sobre o valor da Tarifa, destinada para pagamento de percentual adicional sobre a remuneração dos serviços as Empresas Operadoras que atingirem os índices de produtividade regulamentados. Caberá também desconto percentual de até 3% (três por cento) das Empresas Operadoras que não atingirem os índices mínimos de produtividade estabelecidos em regulamento. Sendo assim os recursos oriundos deste desconto farão parte integrante da Câmara de Compensação Tarifária. O saldo da parcela destinada a pagamento do percentual adicional as Empresas Operadoras que atingirem os níveis de produtividade previstos, caso não seja totalmente utilizado, será também parte integrante da Câmara de Compensação Tarifária.

§ 1º O Saldo dos recursos provenientes da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado serão depositados na conta única específica da Câmara de Compensação Tarifária.

§ 2º O pagamento ou desconto dos percentuais referentes a Taxa de Produtividade das Empresas Operadas será realizado com base no RCP - Relatório de Controle de Produtividade, emitido pela Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos, que informará o resultado da avaliação da Taxa de Produtividade de cada Empresa, quinzenalmente, com base em dados próprios e/ou fornecidos pela MTU.

CAPÍTULO III - DA OPERAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Art. 7º Caberá à Associação Mato-grossense de Transportes Urbanos sob supervisão e fiscalização da SMTU, referida no item II do artigo 3º, a operação e administração dos

sistemas de compensação financeiras.

Art. 8º Caberá à Superintendência Municipal de Trânsito Transportes Urbanos propor, analisar e aprovar, bem como dirimir dúvidas ou questões emergentes relativas aos aspectos operacionais e regulamentares da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado.

Art. 9º Caberá à Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte Urbanos julgar pendências e questões relativas aos valores a serem compensados pela Câmara de Compensação Tarifária e a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Urbano Integrado.

Art. 10 Os valores a serem compensados serão apurados e definidos segundo os cálculos de custo e receita de cada empresa.

§ 1º Constituem receitas das empresas as auferidas com a prestação dos serviços de transporte regulamentado.

§ 2º Constituem custos das empresas os decorrentes, exclusivamente, da prestação dos serviços de transporte regulamentado.

§ 3º Havendo saldo positivo na compensação, o mesmo deverá ser depositado em conta bancária específica da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade dos Transporte Coletivo integrado, gerenciado pela ASSOCIAÇÃO MATO-GROSSENSE DOS TRANSPORTADORES URBANOS e supervisionada pela SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS.

§ 4º O saldo da conta bancária referida no parágrafo anterior será utilizado apenas para pagamento de possíveis saldos negativos da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado.

Art. 11 A fórmula de compensação, formas de apuração de valores, determinação de índices de produtividade e prazos para efetivação das transferências financeiras entre as empresas integrantes da Câmara de Compensação Tarifária estão estabelecidos nesta lei, que contém as normas para suas eventuais modificações.

Parágrafo único: As Empresas Operadoras que não observarem as formas de apuração, bem como os prazos a serem estabelecidos, sujeitar-se-ão à transformação das compensações vencidas e não pagas, até o 4º dia da notificação de débito, acrescida de 2% (dois por cento) de multa, no montante corrigido e deduzido dos reembolsos diários de passes da(s) Empresa(s) devedora (s).

CAPÍTULO IV - DO PRAZO DE DURAÇÃO

Art. 12 O prazo de duração da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado será por tempo indeterminado.

§ 1º A exclusão de Empresa Operadora do serviço de transporte coletivo de passageiros de Cuiabá, implicará na sua automática e exclusão da Câmara de Compensação Tarifária, sem prejuízo para a continuidade do funcionamento e para os demais participantes.

§ 2º No caso da exclusão prevista no parágrafo anterior, serão apuradas as responsabilidades e os direitos da participante, procedendo-se ao acerto final de contas, no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por motivo justificado, a critério da MTU, entidade representante das participantes, com anuência expressa da SMTU.

CAPÍTULO V - DAS INSTRUÇÕES OPERACIONAIS CONSOLIDADAS

Art. 13 As instruções operacionais consolidadas a serem utilizadas pela Câmara de Compensação contidas no RCM - Relatório de Controle de Movimentação. Este relatório será emitido pela MTU a partir das informações contidas no relatório padronizado do Cobrador - RC também denominado encerrante único, conforme modelo anexo.

§ 1º O RCM poderá ser emitido com base em dados e informações obtidas por meio de sistemas automatizados, desde que seja expressamente autorizadas pela SMTU.

§ 2º As informações contidas no RCM deverão ser analisadas pela SMTU, os encerrantes únicos de todos os carros que entraram em operação em cada linha de ônibus urbanos dos participantes da Câmara de Compensação Tarifária, abrangendo todos aqueles utilizados no período compreendido entre 01:00 às 00:59 hora, devendo, a entrega ser realizada de 2ª a 6ª feira, no período das 10:00 às 12:00 horas, obedecendo ao seguinte disposto:

I - Na segunda-feira, devem ser encaminhados à MTU os encerrantes únicos de todos os ônibus que prestaram serviço operacional em todas as linhas de transporte coletivo participantes da Câmara de Compensação Tarifária, utilizados na 6ª feira, sábado e domingo, anteriores;

II - Na terça-feira, devem ser encaminhados à MTU os encerrantes únicos de todos os ônibus que prestaram serviço operacional em todas as linhas de transporte coletivo participantes da Câmara de Compensação Tarifária, utilizados na 2ª feira, anterior;

III - Na quarta-feira, devem ser encaminhados ao MTU os encerrantes únicos de todos os ônibus que prestaram serviço operacional em todas as linhas de transporte coletivo participantes da Câmara de Compensação Tarifária, utilizados na 3ª feira anterior.

IV - Na quinta-feira, devem ser encaminhados ao MTU os encerrantes únicos de todos os ônibus que prestaram serviço operacional em todas as linhas de transporte coletivo participantes da Câmara de Compensação Tarifária, utilizados na 4ª feira anterior.

V - Na sexta-feira, devem ser encaminhados ao MTU os encerrantes únicos de todos os ônibus que prestaram serviço operacional em todas as linhas de transporte coletivo participantes da Câmara de Compensação Tarifária, utilizados na 5ª feira anterior.

§ 3º Caso existam diferenças ente as informações contidas no RCM e as produzidas pela SMTU, prevalecerão essas últimas.

§ 4º Caso ocorram feriados na semana, os encerrantes únicos a serem encaminhados ao MTU naquela data, deverão ser encaminhados no primeiro dia útil posterior ao(s) feriado(s), sem prejuízo aos demais dias.

§ 5º Na entrega dos encerrantes únicos, cada participante da Câmara de Compensação Tarifária discriminará no documento de Controle de Entrega de Encerrantes a data da utilização dos encerrantes na operação, os números de série dos encerrantes únicos que foram utilizados. No ato da entrega, os participantes da Câmara de Compensação Tarifária estarão se responsabilizando pelas informações contidas nos mesmos, em termos de viagens realizadas, número de passageiros transportados por tipo de veículo utilizado. A MTU no ato do recebimento, rubricará e colocará ora e data do recebimento, ficando com uma via para arquivo.

§ 6º A MTU, na emissão do RCM - Relatório de Controle de Movimentação, tomará como base as informações contidas nos encerrantes únicos, verificando-se os mesmo estão de acordo com as características básicas contidas nas Ordens de Serviço em vigor para cada linha de ônibus, bem como nas informações coletadas por levantamentos realizados pela SMTU.

§ 7º Para efeito de apuração das viagens a serem remuneradas, serão computadas para cada linha apenas as viagens realizadas segundo a ordem de serviço emitida pela SMTU, obedecendo-se aos seguintes critérios:

I - A apuração será pelas faixas horárias cronológicas conforme especificações contidas nas Ordens de Serviços;

II - Em cada faixa serão admitidas as seguintes tolerâncias:

a) 0 a 10 viagens em uma faixa horária se admite que uma viagem omitida seja compensada na faixa horária seguinte;

b) acima de 10 viagens em uma faixa horária admite-se que 10% das viagens

omitidas poderão ser compensadas na faixa horária seguinte, utilizando-se arredondamento matemático.

III - No caso da realização de um número de viagens por faixa horária superior ao previsto na Ordem de Serviço, será computado apenas o número de viagens programadas neste instrumento, exceto o disposto no inciso II deste artigo.

§ 8º Os valores apontados nos encerrantes únicos, como número do veículo utilizado, quantidade de passageiros transportada por tipo, número de viagens realizadas, serão considerados como valores executados, após sua aceitação pela MTU, conforme o disposto nos parágrafos deste artigo.

Art. 14 A Câmara de Compensação Tarifária irá basear-se nos dados operacionais do Sistema Integrado de Transporte de Cuiabá, tanto em termos de demanda realizada, como em termos de oferta executada, nas instruções operacionais constantes do relatório emitido pela MTU denominado Relatório de Controle de Movimentação - RCM (modelo em anexo), sob supervisão e fiscalização da SMTU.

§ 1º O RCM - Relatório de Controle de Movimentação será emitido quinzenalmente e obedecerá o período previsto para compensação financeira, conforme disposto no artigo 17 da presente lei, sendo enviado a todas as Empresas Operadoras, contendo apuração detalhada dos resultados ocorridos na operação.

§ 2º O RCM - Relatório de Controle de Movimentação conterà, por participante da Câmara de Compensação Tarifária, as informações operacionais consolidadas, que são as seguintes:

I. Quantidade de passageiros transportados por tipo e total, por linha de ônibus ou terminal, por período quinzenal considerado, de todo sistema;

II. Quantidade de passageiros transportados por tipo e total no conjunto de todas as linhas e terminais operados pelo participante por período quinzenal considerado;

III. Número de viagens realizadas e computadas por linha, por período quinzenal considerado;

IV. Quilometragem percorrida computada por linha do transporte coletivo e no conjunto de linhas de cada participante pela Câmara de Compensação Tarifária e no total do sistema, por período quinzenal considerado.

V. Quantidade máxima de veículos alocados na operação por período quinzenal considerado;

VI. Quadro Demonstrativo da Avaliação dos Índices da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, por período quinzenal considerado.

§ 3º Na emissão do RCM - Relatório de Controle de Movimentação serão observadas as seguintes considerações e definições operacionais:

I. Extensão da linha é o número de quilômetros discriminados pela SMTU, correspondente às distâncias entre o terminal principal e terminal secundário e vice-versa, que consta da Ordem de Serviço em vigor, conforme sua característica operacional.

II. Viagem é a unidade mínima de realização de serviço por linha de ônibus, para efeito de instruções operacionais consolidadas no RCM, correspondendo ao cumprimento completo do trajeto do terminal principal ao terminal secundário e/ou vice-versa, conforme sua caracterização pela SMTU, através da Ordem de Serviço, em linhas circulares, radiais e diametrais.

III. Número de viagens que deve ser cumprido por linha de ônibus é a quantidade de viagens que devem ser executadas para cada linha, conforme sua tabela de horário constante na Ordem de Serviço em vigor, determinada pela SMTU;

IV. Quilometragem especificada de uma linha é a quantidade de quilômetros a serem percorridos pela mesma, considerando o resultado da multiplicação da extensão da linha pelo número de viagens que devem ser realizadas, conforme o estabelecido na Ordem de Serviço, acrescido da quilometragem ociosa.

V. Quilometragem realizada de uma linha é a quantidade de quilômetros realmente percorridos pela mesma ao longo da operação.

VI. Quilometragem computada de uma linha é a quantidade de quilômetros que será efetivamente considerada para efeito de remuneração as Empresas Operadoras, obtida a partir dos critérios definidos no artigo 13, § 6º, inciso II.

VII. Quilometragem ociosa corresponde à distância percorrida pelos veículos alocados em uma linha desde a garagem dos mesmos até o terminal principal secundário, e vice-versa, quando da entrada ou saída de operação, conforme programação de serviços.

VIII. Frota operante por linha de ônibus é no conjunto das linhas do participante da Câmara de Compensação Tarifária, a quantidade de veículos necessários para operação dos serviços especificados nas Ordens de Serviço em vigor.

IX. Frota reserva corresponde ao mínimo de 10% e ao máximo de 15% da quantidade de veículos estipulados como frota operante do conjunto de linhas do participante da Câmara de Compensação Tarifária, devendo a fração ser arredondada para o inteiro seguinte.

X. Frota Total de cada participante da Câmara de Compensação Tarifária corresponde ao resultado da somatória da frota operante no conjunto de linhas do participante e da frota reserva.

XI. Quilometragem especificada, número de viagens a serem cumpridas e frota operante, são as quantidades estabelecidas para o cumprimento do serviço de cada linha de ônibus, constantes na Ordem de Serviço em vigor, devendo ser observadas e cumpridas pelos participantes da Câmara de Compensação Tarifária, pois caracterizam a oferta autorizada para o sistema. Estas especificações poderão ser diferenciadas para dias úteis, sábados, domingos e feriados.

XII. A quilometragem computada de cada linha será determinada através da multiplicação do número de viagens computadas pela extensão da linha, acrescido da quilometragem ociosa programada.

XIII. SISTEMA é o conjunto de linhas e terminais de integração do transporte coletivo atendidos pelas Empresas Operadoras participantes da Câmara de Compensação Tarifária, linhas e terminais cujas principais características são as de ter a Prefeitura Municipal de Cuiabá como Poder Concedente, serem operadas por veículo do tipo urbano, praticar TARIFA ÚNICA e a de compor a rede física de linhas principais como SISTEMA ÚNICO INTEGRADO.

§ 4º Para efeito das instruções consolidadas constantes no RCM - Relatório de Controle de Movimentação, considerar-se-á que:

I. Se a quilometragem realizada for maior ou igual à quilometragem especificada, a quilometragem admitida é a especificada, exceto se ocorrer expressa autorização da SMTU quando então a quilometragem admitida será igual à percorrida.

II. Se a quilometragem computada for menor que a quilometragem especificada, a quilometragem admitida é a computada.

III. Se a frota utilizada for maior ou igual à frota operante, a frota admitida é a frota operante, exceto se ocorrer expressa autorização da SMTU.

IV. Se a frota utilizada for menor que a frota operante, a frota admitida é a frota utilizada.

CAPÍTULO VI - TAXA DE PRODUTIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO INTEGRADO

Art. 15 A Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado será equivalente a 3% (três por cento) sobre o valor da tarifa, sendo destacada na Planilha de Cálculo tarifário. O objetivo da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado é fornecer ao Poder Concedente uma fórmula matemática de compensar a eficiência das Empresas Operadoras e

punir as que por ventura não atenderem aos índices mínimos de produtividade estabelecidos nesta lei.

§ 1º As Empresas Operadoras que atingirem os índices referentes a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado previstos no Quadro - I, receberão um acréscimo percentual no valor da sua Remuneração por Quilômetro, quinzenalmente.

§ 2º As Empresas Operadoras que não atingirem os índices referentes a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado previstos no Quadro II, receberão uma redução percentual no valor da Remuneração por Quilômetro, quinzenalmente.

§ 3º Para entendimento das definições utilizadas para determinação da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, definimos:

I. Entende-se por variação dos passageiros transportados por viagem da Empresa o valor obtido através da divisão da média de passageiros transportados por viagem pela Empresa na quinzena em questão pela média de passageiros transportados por viagem pela Empresa na quinzena anterior.

II. Entende-se por variação dos passageiros transportados por viagem pelo sistema o valor obtido através da divisão da média de passageiros transportados por viagem pelo sistema na quinzena em questão pela média de passageiros transportados por viagem pelo sistema na quinzena anterior.

III. Entende-se por percentual médio de cumprimento dos serviços programados nas Ordens de Serviços: a divisão entre a quantidade de quilômetros efetivamente realizada pela Empresa Operadora, no período, pela quilometragem programada prevista nas Ordens de Serviço, no período, sendo o resultado multiplicado por 100 (cem), para transformação em percentual. Caso a quilometragem efetivamente realizada seja maior que a programada, será considerada a programada, a menos que haja autorização expressa da SMTU.

IV. Entende-se por Idade Média da Frota: como a idade média de todos os veículos que compõe a frota da Empresa Operadora, devidamente regularizada na SMTU, no período considerado, inclusive a frota reserva, atendendo ao disposto no artigo 14, parágrafo 3º, VII e VIII, desta lei.

§ 4º O saldo dos recursos financeiros resultantes da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, que não forem utilizados devido as Empresas Operadoras não atingirem os índices previstos no Quadro - I e os referentes as deduções de remuneração previstos no Quadro - II, serão integrados a Câmara de Compensação Tarifária, com objetivo de atenderem as compensações financeiras entre as Empresas Operadoras.

QUADRO I - Índices para Acréscimo do Valor da Remuneração por quilômetro através da TAXA DE PRODUTIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO INTE-GRADO:

ITEM	ÍNDICE DE PRODUTIVIDADE	PERCENTUAL DE ACRÉSCIMO NO VALOR DA REMUNERAÇÃO POR QUILOMETRO
PERCENTUAL DE VARIAÇÃO DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR VIAGEM DA EMPRESA DIVIDIDO PELO PERCENTUAL DE VARIAÇÃO DOS PASSAGEIROS	MAIOR OU IGUAL A 1	1% (UM POR CENTO)

TRANSPORTADOS POR VIAGEM DO SISTEMA, EM RELAÇÃO AO PERÍODO ANTERIOR		
PERCENTUAL MÉDIO DE CUMPRIMENTO DOS SERVIÇOS PROGRAMADOS NAS ORDENS DE SERVIÇO	MAIOR OU IGUAL A 98% (NOVENTA E OITO POR CENTO)	1% (UM POR CENTO)
IDADE MÉDIA DA FROTA NO PERÍODO	DE 0 (ZERO) A 4,5 (QUATRO VÍRGULA CINCO) ANOS	1% (UM POR CENTO)

QUADRO II - Índices para Redução do Valor da Remuneração por Quilômetro, através da TAXA DE PRODUTIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO INTE-GRADO:

ITEM	ÍNDICE DE PRODUTIVIDADE	PERCENTUAL DE ACRÉSCIMO NO VALOR DA REMUNERAÇÃO POR QUILOMETRO
PERCENTUAL MÉDIO DE CUMPRIMENTO DOS SERVIÇOS PROGRAMADOS NAS ORDENS DE SERVIÇO	VALOR MENOR OU IGUAL A 95% (NOVENTA E CINCO POR CENTO) E MAIOR QUE 90% (NOVENTA POR CENTO)	1% (UM POR CENTO)
PERCENTUAL MÉDIO DE CUMPRIMENTO DOS SERVIÇOS PROGRAMADOS NAS ORDENS DE SERVIÇO	VALOR MENOR OU IGUAL A 90% (NOVENTA POR CENTO)	1% (UM POR CENTO)
IDADE MÉDIA DA FROTA NO PERÍODO	COM MAIS DE 6 (SEIS) ANOS	1% (UM POR CENTO)

CAPÍTULO VII - DA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA

Art. 16 As apurações referentes a compensação financeira objeto da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado serão realizadas, quinzenalmente, tendo como base o Mapa Demonstrativo de Compensação Financeira, emitido pela MTU, com anuência expressa da SMTU.

§ 1º O período de incidência da compensação financeira correspondente ao exercício de apuração de cada participante da Câmara de Compensação Tarifária é aquele compreendido entre os dias 01 a 15, e 16 ao último dia de cada mês civil.

§ 2º A movimentação de passageiros, quilometragem realizada e a receita realizada a ser considerada, encerrar-se-á na última viagem empreendida pelo veículo e às 00:59 horas nos Terminais e Estações de Integração nos dias 15 e último de cada mês civil.

§ 3º O período base da incidência será compreendido entre o início da participação

da Empresa Operadora na Câmara de Compensação Tarifária e a data de término da apuração quinzenal.

Art. 17 O Mapa Demonstrativo de Compensação Financeira será emitido pela MTU, com base nos RCM - Relatório de Controle de Movimentação, conforme disposto nos artigos 13 e 14 da presente lei. O Mapa Demonstrativo de Compensação Financeira conterá, para cada período de compensação financeira e por participante da Câmara de Compensação Tarifária, o disposto nos parágrafos deste artigo.

§ 1º Quilometragem total realizada e computada pelo participante da Câmara de Compensação Tarifária.

§ 2º Quilometragem total realizada e computada do sistema.

§ 3º A receita operacional realizada para cada participante da Câmara de Compensação Tarifária, representada por RRe, que é a somatória dos resultados da multiplicação da quantidade de passageiros transportados por tipo, no período considerado, pelo valor correspondente da tarifa vigente, sendo que no caso dos passes considerar-se-á o valor impresso nos mesmos, apurados no Demonstrativo de Receita Operacional Realizada, acrescida das receitas oriundas das catracas dos Terminais ou Estações de integração operada individualmente por cada Empresa participante.

§ 4º Receita Operacional Realizada do Sistema é a somatória das receitas operacionais realizadas de cada participante da Câmara de Compensação Tarifária, apuradas no Demonstrativo de Receita Operacional Realizada, acrescida das receitas oriundas das catracas dos Terminais ou Estações de integração de uso comum por mais de uma Empresa participante.

§ 5º Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado - TPi, é equivalente a 3% (três por cento) da RRe - Receita Operacional do Sistema.

§ 6º Custo Operacional Padrão por participante da Câmara de Compensação Tarifária e do Sistema, que é o Custo por Quilômetro a ser remunerado, determinado no Cálculo Tarifário em vigor, conforme Planilha MT/GEIPOT em anexo, e instruções complementares da SMTU.

I. Para apuração do custo operacional padrão do sistema serão considerados os dados básicos e a frota do sistema, constante na Planilha de Cálculo Tarifário em vigor.

II. Para determinação do custo operacional padrão de cada participante da Câmara de Compensação Tarifária serão considerados os dados básicos obtidos no sistema e cadastro individualizado da frota de cada participante, para proporcionar o cálculo dos custos variáveis e os relativos à remuneração depreciação de frota, por tipo de veículo e idade.

III. Constituem custos das Empresas Operadoras ou Consórcios participantes da Câmara de Compensação Tarifária os decorrentes da prestação dos serviços de transporte regulamentado.

IV. Para determinação do custo operacional padrão do sistema e de cada participante da Câmara de Compensação Tarifária, quando da realização dos estudos tarifários, será considerada a renovação ou expansão de frota, em processo de produção, desde que comprovada oficialmente, com previsão de incorporação no sistema num prazo máximo de 60 (sessenta) dias da data da realização dos estudos, a critério e com autorização da SMTU.

V. Para efeito do cálculo da depreciação e remuneração de capital investido em frota será considerada uma idade média da frota por Empresa de no mínimo três anos, com exceção da época de início do processamento da Câmara de Compensação Tarifária, quando serão remunerados os veículos considerando a idade média real da frota. Esta medida tem como objetivo evitar impacto significativo na tarifa.

§ 7º Receita Operacional Padrão de cada participante será representada por RPe, que é o resultado da multiplicação da quilometragem total computada de cada participante pelo seu custo operacional padrão.

I. Receita Operacional Padrão, representada por "RPe", de cada participante, é considerada e admitida para todos os efeitos como sendo igual ao seu custo operacional total.

II. A Receita Operacional Padrão Corrigida, "Rpec", pode sofrer acréscimo ou redução, de acordo com análise dos índices da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, representando assim seu novo custo operacional total.

§ 8º Receita Operacional Padrão do Sistema é a somatória das receitas operacionais padrão de cada participante da Câmara de Compensação Tarifária considerando a incidência dos efeitos dos índices da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, sobre cada Empresa Operadora participante.

§ 9º A base do Cálculo da Compensação Financeira é a diferença entre a Receita Operacional Realizada "RRe" deduzida a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado "TPi" e a Receita Operacional Padrão Corrigida "Rpec" considerando a incidência dos índices de redução ou acréscimo da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado.

I. O Mapa Demonstrativo de Compensação Financeira discriminará, para cada participante da Câmara de Compensação Financeira, no período base de incidência da compensação financeira, o participante credor ou devedor da Câmara de Compensação Tarifária e o saldo dos valores referentes a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado a serem recolhidos a conta da Câmara de Compensação Tarifária após apuração do efeito dos índices de produtividade sobre cada Empresa Operadora, cabendo à MTU, emitir as notas de crédito ou débito, ao participante da Câmara de Compensação Tarifária.

II. O participante é devedor da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado "TPi" no valor de 3% (três por cento) da Receita Operacional Realizada "RRe".

III. O participante é devedor da Câmara de Compensação Tarifária se a Receita Operacional Padrão Corrigida "Rpec" for maior que a Receita Operacional Realizada "RRe" deduzida a "TPi".

IV. O participante é credor da Câmara de Compensação Tarifária se a Receita Operacional Padrão Corrigida "Rpec" for maior que a Receita Operacional Realizada "RRe" deduzida a "TPi".

V. O Mapa Demonstrativo de Compensação Financeira discriminará para o Sistema, no período base de incidência da Compensação Financeira, o resultado financeiro do período podendo ser credor ou devedor:

A - Quando o sistema for credor o resultado financeiro ficará em conta bancária da MTU específica para Câmara de Compensação Tarifária e Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, sendo utilizado para cobertura de saldos negativos existentes ou futuros da Câmara de Compensação Tarifária.

B - Quando o Sistema for devedor, o débito financeiro será coberto pelo saldo de conta bancária da MTU, específica da Câmara de Compensação Tarifária e Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, e na ausência de recursos financeiros, as participantes credoras aguardarão futuros saldos positivos para recebimento de seus créditos.

C - Quando o saldo credor da conta bancária da MTU, específica da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, for insuficiente para o pagamento total das participantes credoras, o mesmo será utilizado proporcionalmente aos créditos de cada participante.

§ 10º O Mapa Demonstrativo de Compensação financeira discriminará a movimentação financeira da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, em quadro demonstrativo contábil contendo:

I. Saldo Anterior da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado.

II. Saldo do período apurado conforme parágrafo 4º deste artigo.

III. Saldo da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado no período

apurado.

IV. Receita extra tarifária, conforme parágrafo 4º do Artigo 4º, retro.

§ 11 Conterá ainda o Mapa Demonstrativo de Compensação financeira, o Índice de Passageiros Equivalentes por Quilômetro "IPK", que é o resultado da divisão do número de passageiros pagantes equivalentes transportados pela quilometragem computada no período considerado.

I. Utilizando este índice IPK como divisor do Custo Operacional Padrão do Sistema acrescido da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, ficará demonstrado o valor da tarifa necessária.

§ 12 Após o Cálculo da Receita Operacional Padrão de cada participante e do sistema, será calculada a tarifa de equilíbrio de cada participante com base nos respectivos IPK (fator de produção). Estes valores de IPK serão a base de equilíbrio da Câmara de Compensação Tarifária.

I. Os aumentos de quilometragem após o cálculo da receita operacional padrão com base na tarifa em vigor, somente serão considerados, quando determinados pela SMTU por meio de Ordem de Serviço de Operação, se mantido o IPK (fator de produção), admitindo-se uma variação para menor de 2% (dois por cento).

Art. 18 O valor da tarifa de ônibus determina a receita da Câmara de Compensação Tarifária, descontada a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, sendo, portanto, a origem principal de seu equilíbrio. Quando a Receita Operacional Padrão do Sistema discriminada no parágrafo 7º- item II do artigo 17, da presente lei, for maior que a Receita Operacional Realizada do Sistema deduzida a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado e não havendo saldo disponível na Câmara de Compensação Tarifária, a SMTU deverá proceder estudos para o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema.

CAPÍTULO VIII - DA ARRECADAÇÃO E RECOLHIMENTO DAS COMPENSAÇÕES DA CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA E DA TAXA DE PRODUTIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO INTEGRADO

Art. 19 A MTU deverá, com expressa anuência da SMTU, elaborar os Mapas Demonstrativos de Compensação financeira e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado e emitir as notificações para pagamento e recebimentos e proceder à entrega dos mesmos às Empresas Operadoras participantes da Câmara de Compensação Tarifária, em reunião com as participantes e com representantes da SMTU, até o décimo dia após a data do término do período de incidência, mediante protocolo que caracteriza o recebimento.

Parágrafo único: a Compensação Financeira e suas respectivas notificações de débito e crédito serão revisadas e aprovadas em cada período pela SMTU.

Art. 20 O participante devedor à Câmara de Compensação Tarifária, fará o pagamento da compensação no valor que lhe couber, em uma única parcela, até 3 (três) dias úteis da data de protocolo da notificação de débito, na forma do artigo 17, no local ou instituição financeira indicada pela MTU.

§ 1º As compensações vencidas e não pagas, no 4º dia após a notificação de débito, serão transformadas em Unidades Fiscais do Município, acrescidas de multa de 2% sobre o montante corrigido, e deduzidas dos reembolsos diários de passes e vales devidos ao participante pela MTU.

§ 2º A participante credora poderá solicitar a SMTU, autorização para que a MTU utilize os valores correspondentes aos reembolsos de passes das participantes devedoras da Câmara de Compensação Tarifária, para pagamento da sua notificação de crédito.

§ 3º Os valores oriundos de multas aplicadas aos participantes serão revertidos para a conta específica da Câmara de Compensação Tarifária.

Art. 21 O participante da Câmara de Compensação Tarifária que tiver direito a recebimento da compensação, perceberá o que lhe for devido em uma única parcela, em 5 (cinco) dias úteis da data do protocolo da notificação de crédito, na forma do artigo 17, no local ou instituição financeira indicada pela MTU.

§ 1º Os recursos totais ou parciais disponíveis serão transferidos às Empresas participantes credoras na proporção de seus direitos em relação ao total a compensar.

§ 2º Tal recebimento estará condicionado à existência na Câmara de Compensação Tarifária de recursos gerados por:

I. Pagamento de notificações de débito.

II. Receitas líquidas decorrentes da cobrança de multas e demais encargos incidentes sobre as Empresas Operadoras inadimplentes, integrantes da Câmara de Compensação Tarifária.

III. Resultado das aplicações financeiras dos saldos financeiros da Câmara de Compensação Tarifária.

IV. Resultado do saldo de receita proveniente da Taxa de Produtividade do Transporte coletivo Integrado, e da receita proveniente dos descontos na remuneração das Empresas Operadoras que não tenham alcançado os índices mínimos de produtividade estabelecidos nesta lei.

V. Transferência de recursos de natureza orçamentária ou extra-orçamentária que forem destinados pelos Governos Federal, Estadual e Municipal.

VI. Outros recursos gerados no Sistema Integrado de Transporte Coletivo.

Art. 22 A MTU manterá conta bancária específica para movimentação financeira da Câmara de Compensação Tarifária e Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado.

Art. 23 Os recursos contra os lançamentos da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado serão dirigidos à SMTU, até o 3º dia útil da data do protocolo a que se refere o artigo 17, com indicação dos valores divergentes e as devidas justificativas.

§ 1º Se o mesmo se referir à notificação e débito o recurso só será examinado se houver o prévio recolhimento do valor lançado. Em hipótese alguma será admitido desconto de valores em processo de recurso que a empresa participante julgar que lhe é devido, do valor a ser acertado junto a Câmara de Compensação Tarifária.

§ 2º Acolhido o recurso pela SMTU, a Câmara de Compensação Tarifária creditará a diferença à Empresa por ocasião da próxima compensação quinzenal, sem correção ou reajuste.

§ 3º O recurso estará automaticamente provido se a SMTU, não se pronunciar até a data do recolhimento do mês subsequente.

§ 4º O disposto no parágrafo anterior não se aplica em caso que a SMTU baixar em diligência.

CAPÍTULO IX - DA ESCRITURAÇÃO

Art. 24 As Empresas participantes obrigam-se a adotar todas as normas legais relativas à escrituração bem como aquelas decorrentes desta lei, observando sempre a clareza nos lançamentos.

Art. 25 A entrega dos encerrantes únicos não poderá atrasar-se por mais de 3 (três) dias, sob pena de configurar-se a situação previsto no artigo 27, item IV, sem prejuízo de outras sanções do Poder Concedente.

Art. 26 A MTU, manterá contabilidade própria para a Câmara de Compensação Tarifária e Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, que será lançado nos livros respectivos, de livre acesso às empresas participantes da Câmara de Compensação

Tarifária e à SMTU, respeitando-se as conveniências do serviço.

CAPÍTULO X - DO ARBITRAMENTO

Art. 27 Sujeito à posterior aprovação da SMTU, a MTU, poderá arbitrar por presunção ou média a receita e os custos das Empresas participantes da Câmara de Compensação Tarifária, que servirão de base para o cálculo da compensação financeira, se ocorrer qualquer das hipóteses seguintes:

- I. Inexistência de registros obrigatórios da demonstração.
- II. Escrituração atrasada, lacunosa, defeituosa ou confusa de qualquer registro obrigatório.
- III. Inserção de elementos inexatos na escrituração.
- IV. Falta de entrega dos encerrantes únicos nos prazos estabelecidos na presente lei.

Parágrafo único: entende-se por registros obrigatórios não só aqueles instituídos pela Legislação específica em vigor, como também os decorrentes desta lei.

CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 28 A Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos fará publicar mensalmente no Diário Oficial do Município os dados que compõe a fórmula de compensação e apuração da Câmara de Compensação Tarifária e da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, bem como as respectivas transferências financeiras entre as Empresas Operadoras.

Art. 29 A presente lei será regulamentada no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Parágrafo único: Caberá à superintendência Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos, a partir do 1º dia do mês subsequente após a publicação da presente lei, instituir a Câmara de Compensação Tarifária, e incluir na Planilha de Cálculo Tarifário do Sistema a Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, a fim de que ela seja operacionalizada em conjunto com a Câmara de Compensação Tarifária, praticando todos os atos necessários para sua implantação e operação, nos seus aspectos administrativos, financeiros e operacionais.

Art. 30 Quando da elaboração dos estudos tarifários, além da Taxa de Produtividade do Transporte Coletivo Integrado, deverá ser incorporado ao custo Projetado para o sistema de Transporte Coletivo Integrado um percentual de 2% (dois por cento) do custo total do Sistema para efeito de RESERVA TÉCNICA, para absorver a expansão natural do Sistema, bem como as variações sazonais de demanda.

Art. 31 São anexos desta lei os seguintes instrumentos:

- I. Modelo de Planilha de Cálculo Tarifário MT/GEIPOT;
- II. Modelo do RC - Relatório do Cobrador, Encerrante Único;
- III. Modelo do RCM - Relatório de Controle de Movimentação.

Art. 32 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio Alencastro, em Cuiabá, 23 de DEZEMBRO de 1997

ROBERTO FRANÇA AUAD
Prefeito Municipal