

ANEXO 9 – ESTRUTURA TARIFÁRIA

1. Considerações iniciais	1
2. Bilhetagem Eletrônica.....	3
3. Tarifas	4
4. Sistemas de Bilhete Único.....	5
5. Gratuidades.....	8
6. Funcionamento do Sistema	11
7. Inserção do VLT como modal no Bilhete Único Metropolitano e Bilhete Único Carioca	12
8. Estrutura Tarifária Do VLT	12
8.1. Tarifas a serem pagas pelos Usuários.....	12
8.2. Tarifa de remuneração	13
8.3. Repasse dos valores	13



1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Há no Município e na RMRJ sistema de bilhetagem eletrônica para a cobrança de tarifas relativas aos serviços de transporte coletivo, o que possibilita maior controle das gratuidades concedidas, bem como a concessão de benefícios tarifários a determinados usuários do transporte coletivo, os quais foram instituídos mediante o Bilhete Único Carioca e o Bilhete Único Metropolitano.

O sistema de bilhetagem eletrônica foi inicialmente instituído apenas no âmbito do Município, para o sistema de transporte por ônibus, tendo a Lei Municipal n. 3.167, de 27 de dezembro de 2000 atribuído às empresas operadoras de transporte coletivo a responsabilidade pela implantação e pelo gerenciamento do sistema de bilhetagem eletrônica do Município e da respectiva central de operações.

Diante dessa determinação legal e no intuito de facilitar a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica padronizada no Município, os operadores delegaram à Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro ("Fetranspor"), mediante contratos de delegação, a atribuição de implementar e gerenciar o sistema de bilhetagem eletrônica.

A Fetranspor celebrou um contrato de prestação de serviços com a RioCard, empresa cujo capital social é detido majoritariamente (85%) pela Fetranspor, para a implementação dos serviços de emissão e gerenciamento do bilhetes eletrônicos e para operação do sistema de controle e distribuição. Assim, criou-se então os Cartões RioCard para serem utilizados como meio de pagamento nos serviços de transporte coletivo então compreendidos pelo sistema.

Depois de algum tempo, o Estado do Rio de Janeiro ("Estado") também instituiu o sistema de bilhetagem eletrônica nos serviços de transporte coletivo de passageiros por ônibus de sua competência e outros operadores de transporte também decidiram aderir ao sistema de bilhetagem eletrônica já criado e operado pela RioCard, tendo sido firmados contratos de delegação destes operadores (Metrô, SuperVia, Barcas e vans regularizadas) com a Fetranspor.

Alguns destes operadores (Metrô, SuperVia, Barcas), contudo, possuem sistema de bilhetagem eletrônica em paralelo, com suas próprias bilheterias e bilhetes eletrônicos,

VLT do Rio

os quais podem ser usados nos respectivos modais ou ainda em acordos de integração paralelos, como abaixo mencionado. Portanto, vale dizer que o sistema de bilhetagem eletrônica da RioCard convive com outros sistemas de bilhetagem eletrônica exclusivos de modais específicos (Ex. Cartão SuperVia, Cartão Metrô e Cartão Barcas).

O sucesso da instituição do sistema de bilhetagem eletrônica através dos Cartões RioCard no Município e na RMRJ possibilitou a criação pelo Município e pelo Estado de benefícios tarifários a determinados usuários de transporte coletivo, o que foi feito com a instituição do Bilhete Único Carioca e do Bilhete Único Metropolitano, uma vez que o sistema eletrônico permitiu “rastrear” o cartão usado pelos passageiros e de conferir benefícios aos que necessitam de mais de uma ligação para chegar ao seu destino.

Neste aspecto, vale ressaltar que os sistemas de bilhetagem eletrônica próprios do Metrô, Barcas e SuperVia, que existem paralelamente ao Sistema RioCard, também permitem integração tarifária entre determinados modais, o que é feito mediante acordo privado dos operadores.

Tem-se, assim, que os Cartões RioCard constituem forma de bilhetagem eletrônica para os sistemas de transportes em operação na RMRJ e que possibilitam a concessão de benefícios tarifários instituídos pelo Poder Público municipal e estadual, ao passo que os bilhetes eletrônicos emitidos pelos próprios modais de transporte constituem sistemas exclusivos para aqueles modais (mas paralelos ao sistema RioCard) e que permitem certas integrações tarifárias acordadas privativamente entre os operadores. A Tabela abaixo apresenta uma breve descrição dos sistemas de Bilhetagem eletrônica.



Tabela 1 – Sistemas de Bilhetagem Eletrônica

Sistemas de Bilhetagem Eletrônica	
Cartões RioCard	Meio eletrônico de pagamento, operado pela RioCard, usados em todos os modais e que possibilita a concessão de benefícios tarifários instituídos pelo Poder Público municipal e estadual (BUC e BU)
Cartões Metro	Meio eletrônico de pagamento válido para o Metro ou em modal integrado (vide abaixo), e que permite algumas integrações tarifárias acordadas privativamente entre os operadores
Cartões Barcas	Meio eletrônico de pagamento válido para as Barcas ou em modal integrado (ônibus em Niterói, por exemplo), e que permite algumas integrações tarifárias acordadas privativamente entre os operadores
Cartões SuperVia	Meio eletrônico de pagamento válido para os Trens ou em modal integrado (vide abaixo), e que permite algumas integrações tarifárias acordadas privativamente entre os operadores

Ressalta-se ainda que o vale-transporte, constituído pelo benefício garantido por lei aos trabalhadores no deslocamento casa-trabalho-casa, é também atualmente comercializado sob a forma de bilhete eletrônico, cabendo à RioCard a emissão e processamento das compensações em todos os modais de transporte.

2. BILHETAGEM ELETRÔNICA

A utilização de sistemas de bilhetagem eletrônica, com validação de cartões pré-pagos é tendência para o pagamento dos serviços de transporte coletivo nos grandes centros urbanos, uma vez que proporcionam maior segurança, conforto e eficiência ao sistema.

Como já mencionado, o sistema de bilhetagem eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros por ônibus do Município foi instituído pela Lei Municipal n. 3.167 nos veículos convencionais com duas portas, operantes do Sistema de Transporte Público de Passageiros, com o objetivo de assegurar o exercício das gratuidades previstas no artigo 403 da Lei Orgânica do Município. Esta lei atribuiu às empresas operadoras de transporte coletivo a responsabilidade pela implantação e

VLT do Rio

pelo gerenciamento do sistema de bilhetagem eletrônica do Município e da respectiva central de operações, assegurado ao Poder Público Municipal o acesso às informações processadas pela central de operações.

Conforme a Lei Municipal n. 3.167, o sistema de bilhetagem eletrônica do Município tinha, quando de sua instituição, também o objetivo de possibilitar a utilização de cartão eletrônico como instrumento do vale-transporte, bem como o de possibilitar a integração tarifária com os modais ferroviário, metroviário e aquaviário. Neste ponto, vale ressaltar que a integração tarifária dos ônibus com os modais ferroviário, metroviário e aquaviário apenas se viabilizaria se esses modais também adotassem sistema de bilhetagem eletrônica compatíveis entre si.

3. TARIFAS

O sistema tarifário existente no Rio de Janeiro é bem complexo, uma vez que compreende vários sistemas, divisões, operadores e integrações. A Tabela abaixo apresenta os valores das tarifas unitárias.

Tabela 2 – Valores atuais das principais tarifas unitárias.

Modal	Tarifa Unitária
Ônibus intramunicipal sem ar condicionado que integram a frota do Sistema Convencional	R\$ 2,75
Metro	R\$ 3,20
SuperVia	R\$ 2,90
Barcas	De R\$ 3,10 (com BU) ou 4,50 (sem BU) a R\$ 12,00



4. SISTEMAS DE BILHETE ÚNICO

Incidem sobre o sistema de transporte do Município do Rio de Janeiro dois sistemas de bilhetagem única, sendo um Municipal e um Estadual.

Bilhete único municipal

O sistema de Bilhete Único Municipal, ou Bilhete Único Carioca (“BUC”), foi instituído pela Lei Municipal n. 5.211, de 01 de julho de 2010, a qual foi regulamentada pelo Decreto n. 32.842 de 01 de outubro de 2010.

Nos termos da Lei Municipal n. 5.211, o benefício tarifário foi concedido aos usuários de linhas municipais de ônibus urbanos convencionais, sem ar condicionado, podendo o Poder Executivo estender o benefício tarifário a outros tipos de veículos integrantes do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros, sendo que a inserção do serviço de transporte público urbano local e das demais modalidades de transportes coletivos existentes ou a serem criadas no Município no BUC depende de regulamentação específica do Poder Executivo.

A Lei estabelece ainda que a integração do BUC com outros modais de transporte que operem no Município também deverá ser estabelecida por regulamento próprio. Neste sentido, vale ressaltar que o Prefeito do Município, mediante o Decreto n. 33.775, de 10 de maio de 2011, instituiu a integração do serviço público de transporte de passageiros por ônibus com o modo de transporte ferroviário, operado pela SuperVia – Trens Urbanos.

Para a integração entre ônibus, a Lei Municipal n. 5.211 estabeleceu que a tarifa a ser cobrada do usuário pelo direito de uma viagem com benefício tarifário seria de R\$ 2,40, admitido o reajuste ou revisão de acordo com os critérios estabelecidos pelo Poder Executivo ou fixados contratualmente. Atualmente o valor da tarifa é de R\$2,75.

A receita tarifária arrecadada com o Bilhete Único em uma viagem utilizando dois ônibus é repartida igualmente entre os dois operadores de ônibus.

Já a integração tarifária entre ônibus e trens, instituída pelo Decreto nº 33.775, de 10 de maio de 2011, foi fixada em R\$ 3,70, desde que para utilização no prazo máximo

VLT do Rio

de 2:00hs (duas horas) a partir da primeira validação. Atualmente o valor da tarifa é de R\$3,95.

Bilhete Único Estadual

O Bilhete Único Metropolitano ("BU") instituído pela Lei n. 5.628, de 29 de dezembro de 2009, configura benefício tarifário concedido a usuários de transporte coletivo de passageiros convencionais, quando a soma das tarifas entre modais for superior a R\$ 4,40 ou, ainda, quando se tratar de linha ou serviço intermunicipal com valor de tarifa superior ao referido valor. A Lei n. 5.628/2009 foi regulamentada pelo Decreto 42.262, de 26 de janeiro de 2010. Atualmente o valor do BU é de R\$ 4,95.

Para que o benefício seja concedido é preciso que haja integração no prazo máximo de 2:30hrs (duas horas e trinta minutos), até o limite de 2 (dois) serviços, de uso máximo de 2 (duas) vezes por dia, com intervalo mínimo de 01 (uma) hora entre ela.

Nos termos da lei, o BU pode ser utilizado pelos usuários de linhas intermunicipais e intramunicipais da RMRJ, quando o passageiro for transportado entre dois ou mais municípios, ficando assegurado esse benefício tarifário, nos seguintes modais:

- a) ônibus convencionais, dotados de duas portas, de empresas concessionárias ou permissionárias de linhas rodoviárias intermunicipais, delegadas pelo Estado do Rio de Janeiro;
- b) veículos de baixa capacidade de pessoas físicas, com permissão de linhas intermunicipais de transporte complementar, delegadas pelo Estado do Rio de Janeiro;
- c) ônibus convencionais, dotados de duas portas, de empresas com concessão ou permissão de linhas municipais, delegadas pelos municípios que compõem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, quando houver integração com serviço intermunicipal;
- d) metrô de empresa com concessão de linhas metroviárias, delegada pelo Estado do Rio de Janeiro, quando houver integração com serviço de transporte intermunicipal;
- e) trens de empresa com concessão de linhas ferroviárias, delegada pelo Estado do Rio de Janeiro, quando houver serviço de transporte intermunicipal; e



VLТ do Rio

- f) barcas de empresa com concessão de linhas aquaviárias, delegada pelo Estado do Rio de Janeiro, quando houver integração com serviço de transporte intermunicipal.

A cobrança de tarifa na integração do BU dá-se através da cobrança de tarifa cheia no primeiro modal (ex.: metrô com tarifa de R\$ 3,20) e, quando se utiliza o segundo modal, paga-se o menor entre a tarifa cheia do segundo modal e a tarifa necessária para completar os R\$ 4,95. Caso seja utilizado um modal intermunicipal com tarifa superior a R\$ 4,95, será cobrado apenas tarifa de R\$ 4,95 do BU.

O Estado do Rio de Janeiro subsidia diferença entre o valor integral da tarifa previsto nos contratos de concessão e o valor do BU pago pelos usuários. Para fazer frente ao subsídio concedido às empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo afetadas pela a instituição do BU, bem pelas gratuidades previstas em lei, o Estado criou o Fundo Estadual de Transportes (“FET”) dentro da estrutura da Secretaria de Estado de Transportes, o qual é constituído de recursos financeiros provenientes de dotações orçamentárias do Estado; doações, auxílios, contribuições, subvenções, transferências; receitas provenientes de convênios; e rendimentos de aplicações financeiras. As receitas do FET são depositadas mensalmente pelo Estado em conta bancária específica, vinculada e aberta para esse fim, cabendo à Secretaria de Estado de Transportes a sua gestão.

Com a finalidade de estabelecer os procedimentos necessários ao repasse do subsídio às empresas operadoras do serviço de transporte coletivo do Estado integradas ao BU, o Decreto 42.262/2010, determinou que a concessão do benefício tarifário instituído pelo BU está condicionada ao cadastramento do usuário, o qual deverá informar o nome e qualificação, bem como o seu número de CPF. Ademais nos termos do Decreto, o usuário deverá dispor de cartão eletrônico do sistema de bilhetagem instituído pela Lei Estadual nº 4.291/04, devidamente cadastrado, valendo, para tanto, cartões eletrônicos instituídos especialmente para o BU, cartões do Vale Transporte e os Cartões Expressos. Portanto, o subsídio tarifário não é ao operador de transporte, mas, sim, ao usuário.

Vale notar, então, que para que haja a concessão do benefício, os usuários deverão portar cartões emitidos pela RioCard, a quem cabe monitorar estes usuários e gerenciar a concessão dos benefícios tarifários do BU.

5. GRATUIDADES

Política de gratuidades do Município

Nos termos do artigo 403 da Lei Orgânica do Município, caberá à lei dispor sobre a isenção de pagamentos de tarifas de transportes coletivos urbanos para maiores de sessenta e cinco anos, alunos uniformizados da rede pública de ensino de primeiro e segundo graus, nos dias de aula, deficientes físicos e seu respectivo acompanhante e crianças de até cinco anos.

Diante desta disposição, o Município editou a Lei n. 3.167, de 27 de dezembro de 2000, com o objetivo de assegurar as gratuidades previstas na Lei Orgânica, mediante a instituição de sistema de bilhetagem eletrônica, como acima exposto.

Sobre a Lei n. 3.167, cumpre nos dizer que os artigos 1º, 3º, 12º e 15º, §1º, § 2º, e os artigos 16º, 21º, 22º e 23º, §1º, § 2º, da Lei 3.167/2000, foram declarados inconstitucionais pelo Tribunal de Justiça do Estado, por falta de menção da fonte de custeio, como determina o parágrafo segundo do artigo 112 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro. O Município recorreu da decisão e o processo aguarda julgamento no STF.

Já de acordo com a Lei Municipal n. 5.211, as gratuidades serão compensadas aos operadores de ônibus pelo Poder Executivo mediante regulamento próprio.

Ainda sobre o assunto, nos termos do artigo 11 da Lei Complementar n. 37 de 14 de julho de 1998, que dispõe sobre a delegação da prestação de serviços públicos no âmbito do Município, a concessão de gratuidade e o seu exercício em serviço público prestado de forma indireta, ficam subordinados ao seu automático e imediato custeio, preservando, desse modo, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Nos termos do Decreto n. 32.842, de 01 de outubro de 2010, que regulamenta o sistema de bilhetagem eletrônica e o BUC, as gratuidades concedidas aos maiores de sessenta e cinco anos, aos alunos uniformizados da rede pública de ensino fundamental e médio, bem como aos portadores de deficiência ou de doença crônica, que necessitem de tratamento continuado, e respectivo acompanhante, quando for o caso, serão exercidas nos ônibus convencionais com 02 (duas) portas, por intermédio

VLT do Rio

da apresentação de cartão eletrônico, exceto quando o serviço convencional não estiver disponível, quando então poderão ser exercidas nos serviços especiais.

Não há limites de viagens para as gratuidades concedidas aos maiores de sessenta e cinco anos, bem como aos deficientes hipossuficientes e portadores de doenças crônicas e seus respectivos acompanhantes, quando for o caso, os quais receberão o cartão anualmente.

Já os alunos da rede pública estadual e municipal de ensino fundamental e médio, desde que devidamente uniformizados, serão beneficiados pela gratuidade e receberão, anualmente, cartões eletrônicos contendo créditos de viagens de BU, em quantidade correspondente a sua frequência escolar, não podendo, portando, serem concedidas mais de 60 (sessenta) passagens mensais por aluno. Os alunos beneficiados são aqueles previamente cadastrados pela Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro, pela Secretaria Estadual de Educação, pela Secretaria Estadual de Ciência e Tecnologia, e quando for o caso de Escolas Técnicas de ensino médio localizadas no Município, pela direção da respectiva unidade escolar federal.

Quanto às gratuidades para estudantes da rede pública de ensino fundamental e médio, vale ressaltar o Decreto n. 32.842/2010, o qual estabelece acordo entre a Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro e as operadoras de transporte coletivo contemplando que o fornecimento de transporte para os alunos da rede pública, o fornecimento de equipamentos de controle de assiduidade e informações gerenciais para as escolas se dará mediante o pagamento de contrapartida limitada a R\$ 50 milhões por ano.

Por fim, o Município instituiu, em 05 de maio de 2011, mediante a Lei n. 5.266, desconto de cinquenta por cento nas tarifas de transportes coletivos, por ônibus, tipo regular, operados por concessão do Poder Público Municipal, para estudantes matriculados nos cursos de graduação de instituições de educação superior no Município do Rio de Janeiro, desde que sejam alunos bolsistas do Programa Universidade para Todos – ProUni, do Ministério da Educação, ou alunos Cotistas - que se beneficiam das políticas públicas afirmativas.

O benefício está limitado a duas meias passagens diárias, quarenta e quatro meias passagens por mês e quatrocentos e quarenta meias passagens de ônibus por ano e

VLT do Rio

cabará as empresas de transporte o fornecimento de cartões eletrônicos aos estudantes beneficiados pela Lei Municipal n. 5.266, de 05 de maio de 2007.

O financiamento do benefício se dá através do pagamento de contrapartida igual ao valor total do desconto concedido aos estudantes pelo Município.

Política de gratuidades do Estado

A constituição do Estado assegura, no seu artigo 14, a gratuidade dos serviços públicos estaduais de transporte coletivo, mediante passe especial, aos portadores de doença crônica, que exijam tratamento continuado e cuja interrupção possa acarretar risco de vida, bem como aos portadores de deficiência com reconhecida dificuldade de locomoção.

A Lei complementar n. 74, de 11 de setembro de 1991, regulamentou esse artigo da Constituição do Estado e com a redação dada pela Lei Complementar n. 93, de 15 de maio de 2000, assegurou a gratuidade nos serviços de transportes coletivos de passageiro rodoviário, metroviário e aquaviário, aos portadores de doenças crônicas ou de deficiência física, mental, auditiva ou visual.

Posteriormente, o Estado editou a Lei n. 4.510, de 13 de maio de 2005, estabelecendo a gratuidade também para alunos do ensino fundamental e médio da rede pública estadual de ensino, bem como para os acompanhantes de pessoa portadora de doença crônica, de natureza física ou mental, de acordo com laudo médico.

Nos termos desta lei, com a redação que lhe foi dada pela Lei nº 5.359, de 23 de dezembro de 2008, as gratuidades concedidas são custeadas diretamente pelo Estado, por meio de repasse de verba da Secretaria de Estado de Educação e da Secretaria de Estado de Assistência Social e Direitos Humanos. Vale ressaltar que o valor a ser pago pelo Poder Público pelas gratuidades concedidas é, nos de acordo com o texto legal, de R\$ 1,00 (um real), assegurada a devida atualização, na mesma data e na mesma proporção da tarifa praticada nas linhas e serviços de transporte coletivo de passageiros deste Estado.



6. FUNCIONAMENTO DO SISTEMA

Conforme dito acima, a RioCard é a empresa prestadora de serviço para a Fetranspor, responsável pela emissão e gerenciamento dos sistema de bilhetagem eletrônica da RMRJ, sendo portanto a empresa responsável pelo gerenciamento da repartição da tarifa e da política de benefícios tarifários, bem como da política de gratuidades.

A RioCard emite os bilhetes eletrônicos e os disponibiliza para a venda, sendo que toda a receita arrecadada com a venda dos cartões pré-pagos é destinada a uma conta bancária de titularidade da Fetranspor.

À medida que os usuários vão se valendo dos créditos contidos nos respectivos cartões eletrônicos, a RioCard coleta os dados pertinentes à utilização dos cartões (onde foram utilizados, quantas vezes e se houve integração) e repassa as informações para a Fetranspor para que ela então distribua o dinheiro previamente arrecadado com a venda dos bilhetes eletrônicos pré-pagos entre os operadores. Assim, quando houver a integração entre 2 ônibus municipais a RioCard informará à Fetranspor e a tarifa será repartida entre os dois operadores.

A RioCard celebrou convênio com o Estado para que ela receba e gerencie os recursos do FET, os quais são depositados em conta bancária de titularidade da RioCard, sendo então distribuídos aos operadores quando da concessão de benefícios tarifários e das gratuidades estaduais.

O mesmo acontece com as gratuidades concedidas pelo Estado, a RioCard verifica quais modais foram usados pelos beneficiários da gratuidade e repassa os valores aos operadores.

A concessão dos benefícios tarifários e de gratuidades apenas é possível porque está condicionada à utilização dos cartões eletrônicos RioCard, o que possibilita o monitoramento das gratuidades e dos benefícios. Pagamentos de passagens em dinheiro pelos usuários diretamente nas catracas ou nas bilheterias dos operadores não dão direito aos benefícios dos bilhetes únicos e, portanto, não são computados pela RioCard e constituem receita exclusiva do operador que recebeu o numerário.

7. INSERÇÃO DO VLT COMO MODAL NO BILHETE ÚNICO METROPOLITANO E BILHETE ÚNICO CARIOCA

O Projeto VLT tem como objetivos a integração dos bairros portuários com a região central do Município, a implementação da interligação da área com os principais eixos de transporte da região central da cidade e com os pontos turísticos e/ou de grande circulação, ou de conexão com o sistema de transporte metropolitano, e a viabilização de meios para os deslocamentos internos na região portuária, bem como desta com área central de negócios, o Aeroporto Santos Dumont, a Glória, a área do Gasômetro, a futura Estação do TAV (Trem de Alta Velocidade) na Leopoldina e a Estação Estácio do Metrô.

Diante das integrações previstas entre o VLT e os demais meios de transporte municipal e intermunicipais, o VLT será inserido nas políticas de benefícios tarifários municipal e metropolitano como forma de promover a integração modal e intermodal e a interoperabilidade com os demais sistemas de bilhetagem existentes no âmbito metropolitano.

Para tanto, estão previstas (i) a edição de decreto municipal permitindo a inserção do VLT também no benefício tarifário do BUC, conforme autorização prevista na Lei Municipal nº 5211, de 01 de julho de 2010 e (ii) a edição de lei para alteração da Lei Estadual nº 5.628/09 visando a inserção do VLT entre os modais cujos usuários têm direito ao benefício tarifário do BU.

8. ESTRUTURA TARIFÁRIA DO VLT

8.1. Tarifas a serem pagas pelos Usuários

Além do bilhete unitário, está prevista a integração tarifária entre o VLT e os sistemas de transporte mencionados nos itens anteriores, Barcas, SuperVia, Metrô, ônibus municipal e metropolitano. As tarifas a serem pagas pelos usuários, com valores de junho de 2012, são apresentadas na seqüência:

i) Bilhete unitário exclusivo – dá direito a uma única viagem mediante o pagamento da tarifa de R\$ 3,10 por passageiro.

VLT do Rio

ii) Bilhete integrado VLT / ônibus urbano convencional (Integrado Carioca) – duas ligações em uma viagem sequenciada (VLT / ônibus urbano sem ar condicionado e vice-versa) mediante o pagamento da tarifa de R\$ 3,90. Caberá ao sistema VLT o percentual de 65% da tarifa, sendo que o restante (35%) será destinado à operadora de ônibus urbano, mesmo valor recebido pelos operadores de ônibus conforme as regras atuais do BUC.

iii) Bilhete integrado VLT / modais dos sistema metropolitano (Integrado Metropolitano) – oferece a possibilidade do uso de duas ligações em uma viagem sequenciada (VLT e modais metropolitano) mediante o pagamento da tarifa teto de R\$ 4,95. Caberá ao sistema VLT o montante de R\$ 3,10, correspondente ao bilhete unitário exclusivo, conforme previsto no sistema Integrado Metropolitano.

As Tarifas acima serão reajustadas com, no mínimo, o mesmo índice de reajuste e a mesma data base aplicada a Tarifa de Remuneração.

8.2. Tarifa de remuneração

A Receita Tarifária a ser auferida pela Concessionária será calculada a partir do número de usuários transportados multiplicado pela Tarifa de Remuneração.

O valor da Tarifa de Remuneração na data base de Junho de 2012 é de R\$ 1,98 (um real e noventa e oito centavos) por passageiro transportado e será reajustada nos termos estabelecidos no Contrato.

8.3. Repasse dos valores

O Poder Concedente deverá definir a entidade que será responsável pelo controle e arrecadação da Tarifa dos Usuários, e repasse para a Concessionária da Tarifa de Remuneração, designada Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária.

A Concessionária deverá informar diariamente a quantidade total de passageiros transportados, obtida através das passagens registradas nos bloqueios de entrada, onde estiverem disponíveis, e nos contadores óticos de passageiros instalados sobre as portas.

VLT do Rio

A receita tarifária diária será calculada multiplicando-se a tarifa de remuneração pela quantidade de passageiros transportada.

O valor apurado da Receita Tarifária diária deverá ser depositado na conta da Concessionária pela Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária em, no máximo, três dias após a arrecadação, ou seja, D+3, limitado ao montante arrecadado pelo Sistema.

Caso o valor arrecadado seja inferior à Receita Tarifária, o Poder Concedente deverá realizar o pagamento da Contraprestação - Parcela B, nos termos do Contrato de Concessão.

Caso a arrecadação seja maior que a Receita Tarifária da Concessionária, a diferença a maior deverá ser utilizada para pagamento da Contraprestação – Parcela A à Concessionária.



