

**DECRETO Nº 19.635, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016.**

**Regulamenta o artigo 2º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, alterada pela Lei Municipal nº 8.023, de 24 de julho de 1997, disciplinando o processo de revisão tarifária do transporte coletivo por ônibus, estabelecido no Edital de Concorrência Pública nº 1/2015 e seus anexos, e revoga o Decreto nº 18.560, de 13 de fevereiro de 2014, o Decreto nº 18.937, de 05 de fevereiro de 2015 e o Decreto nº 18.942, de 09 de fevereiro de 2015.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso das atribuições legais, e nos termos do artigo 2º da Lei nº 7.958, de 08 de janeiro de 1997, alterada pela Lei nº 8.023, de 24 de julho de 1997, e nos termos do disposto no Edital de Concorrência Pública nº 1/2015 e seus anexos,

**D E C R E T A:**

**Art. 1º** A Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) realizarão os levantamentos técnicos previstos na Planilha de Cálculo Tarifário definida neste decreto e no Edital de Concorrência Pública nº 1/2015, visando à aferição do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Porto Alegre e a indicar a tarifa a ser fixada pelo Executivo.

**Art. 2º** A metodologia de cálculo do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus observará as disposições deste artigo e a forma apresentada no anexo VI deste decreto:

I – Custos Variáveis, compreendendo as despesas com combustível, com o Agente Redutor Líquido de Óxido de Nitrogênio Automotivo (ARLA) com óleos/lubrificantes e com rodagem;

II – Custos Fixos, compreendendo as despesas com depreciação e remuneração de capital; peças e acessórios, pessoal de operação, de manutenção e de administração e despesas administrativas;

III – Custo de Remuneração do Serviço;

IV – Custo dos Tributos, compreendendo o custo de gestão e contribuição sobre a receita bruta;

V – Custo Total, compreendendo o somatório dos Custos Variáveis, dos Custos Fixos, do Custo de Remuneração do Serviço e do Custo dos Tributos.

**Art. 3º** Os Custos Variáveis são constituídos pelas despesas com combustível, ARLA, óleos/lubrificantes e rodagem e variarão conforme a quilometragem rodada pela frota.

§ 1º Os coeficientes de consumo de combustível estabelecidos por categoria de veículos utilizados na frota são apresentados no anexo I deste Decreto.

§ 2º Os coeficientes de consumo de combustível são obtidos por meio de levantamentos de campo das empresas operadoras apresentados à SMT e à EPTC.

§ 3º O coeficiente de consumo de ARLA corresponde a 0,0033 (trinta e três décimos de milésimo), conforme dados contábeis enviados pelas empresas operadoras, e seu custo por quilômetro será definido pela multiplicação do custo por quilômetro do combustível e do coeficiente de consumo de ARLA.

§ 4º O coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes corresponde a 0,0222 (duzentos e vinte e dois décimos de milésimo) (), conforme dados contábeis enviados pelas empresas operadoras, e seu custo por quilômetro será definido pela multiplicação do custo por quilômetro do combustível e do coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes.

§ 5º O custo com a rodagem será calculado levando-se em conta a utilização de:

I – 6 (seis) pneus radiais e 2 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos dos tipos micros, leves e pesados;

II – 8 (oito) pneus radiais e 2 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos do tipo trucado;

III – 10 (dez) pneus radiais e 2 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos do tipo especial ou articulado.

§ 6º A vida útil dos pneus e das recapagens fica estabelecida em 168.063 km (cento e sessenta e oito mil e sessenta e três quilômetros), conforme média apurada nos levantamentos de campo das empresas operadoras apresentados à SMT e à EPTC.

§ 7º O cálculo do custo por quilômetro com a rodagem será realizado considerando-se as seguintes variáveis, ponderadas pela frota total do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus:

I – quantidade e preços de pneus e recapagens de cada tipo de veículo;

II – a vida útil total dos pneus e das recapagens.

**Art. 4º** Os Custos Fixos correspondem àqueles necessários para a execução dos serviços de transporte coletivo por ônibus, independentemente da quilometragem rodada pela frota, e o seu cálculo observará:

I – a depreciação dos veículos que compõem a frota, a depreciação de edificações, equipamentos, mobiliário de garagem, veículos de apoio e dos equipamentos embarcados nos veículos;

II – a remuneração de capital imobilizado em veículos, terrenos, edificações, equipamentos, mobiliário de garagem, almoxarifado, veículos de apoio e equipamentos embarcados nos veículos;

III – a vida útil dos veículos que compõem a frota, conforme disposições da legislação vigente;

IV – o valor residual dos veículos que compõem a frota, correspondente a 15% (quinze por cento) do valor do veículo novo;

V – o tipo de veículo adotado para fins de cálculo dos itens de depreciação, remuneração, peças e acessórios e outras despesas, doravante denominado “veículo híbrido”, deve ter seu valor apurado através da multiplicação dos preços dos modelos de famílias pelas suas respectivas frotas, divididos pela frota total, desconsiderando-se deste cálculo os veículos que tenham ultrapassado 10 (dez) anos de vida útil;

VI – o coeficiente de depreciação:

a) de edificações, equipamentos e mobiliário de garagem corresponde a 0,00036 (trinta e seis centésimos de milésimo);

b) dos veículos de apoio corresponde a 0,00005 (cinco centésimos de milésimo).

VII – o coeficiente de remuneração:

a) de terrenos, edificações, equipamentos e mobiliário de garagem corresponde a 0,00153 (cento e cinquenta e três centésimos de milésimo);

b) de almoxarifado corresponde a 0,00004 (quatro centésimos de milésimo); e

c) dos veículos de apoio corresponde a 0,00003 (três centésimos de milésimo).

VIII – o coeficiente de consumo de peças e acessórios, calculado por meio dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras, que observa o Plano Padrão de Contas criado pela SMT e EPTC, corresponde a 0,0051 (cinquenta e um décimos de milésimo);

IX – as despesas com pessoal de operação como motoristas, fiscais e cobradores compreende os valores dos salários, dos encargos sociais, do fator de correção do quinquênio, do fator de utilização de pessoal e do vale-refeição;

X – o fator de utilização de pessoal de manutenção e de administração, correspondem, respectivamente, a 0,1074 (um mil e setenta e quatro décimos de milésimo) e 0,0697 (seiscentos e noventa e sete décimos de milésimo), é calculado pela SMT e pela EPTC, com base nos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras; e

XI – as despesas administrativas, que correspondem ao plano de saúde dos rodoviários, à remuneração da diretoria, aos valores dos seguros e as outras despesas, ou despesas não-operacionais.

§ 1º Para fins do disposto no inc. V deste artigo, no caso de veículos que não sejam mais fabricados no Brasil será considerado o valor de veículo similar.

§ 2º Para o cálculo da depreciação e da remuneração do capital investido na frota deve ser descontado, do preço do veículo híbrido, o valor correspondente ao custo ponderado dos pneus, bem como ser considerado o Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) total e a frota total, utilizando o Método de Cole ou dos Dígitos Decrescentes para fins de cálculos dos fatores de depreciação e de remuneração de frota, conforme anexo II deste Decreto.

§ 3º A Taxa de Remuneração Variável de Capital (TRV), conforme definido no Edital de Concorrência Pública nº 1/2015, corresponderá ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), nos 12 (doze) meses correspondentes ao ano base do cálculo tarifário.

§ 4º Para fins de cálculo do custo por quilômetro com depreciação de edificações, equipamentos e mobiliário de garagem; dos veículos de apoio e dos equipamentos embarcados nos veículos, bem como para o cálculo do custo por quilômetro com a remuneração de terrenos, edificações, equipamentos e mobiliário de garagem; de almoxarifado e dos veículos de apoio, previstos nos incs. VI e VII deste artigo, deverão ser considerados seus respectivos coeficientes, assim como o preço do veículo híbrido e o PMut total.

§ 5º Para fins de cálculo do custo por quilômetro das despesas com peças e acessórios, previsto no inc. VIII deste artigo, deverá ser considerado seu respectivo coeficiente de consumo, assim como o preço do veículo híbrido e o PMut operacional.

§ 6º Os encargos sociais de que trata o inc. IX deste artigo observarão o disposto no anexo III deste decreto.

§ 7º O fator de correção do quinquênio, cujo valor corresponde a 4,29% (quatro inteiros e vinte e nove centésimos por cento), refere-se ao Adicional por Tempo de Serviço-Quinquênio, gratificação por tempo de serviço que segundo o Acordo Coletivo da Categoria dos Rodoviários corresponde a 3% (três por cento) do salário base para cada 5 (cinco) anos de efetivo serviço do empregado.

§ 8º Para fins de cálculo do custo por quilômetro da despesa com pessoal de operação de que trata o inc. IX deste artigo deverá ser aferido o índice de funcionário por veí-

culo em cada categoria, denominado Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores (FU), assim como o fator de utilização de fiscais.

**§ 9º** O fator de utilização de motoristas e cobradores (FU) observará a metodologia disposta no anexo IV deste decreto e o fator de utilização de fiscais corresponderá a 0,20 (vinte centésimos), sendo que a despesa com pessoal de operação deverá ser ponderada pelo PMut operacional.

**§ 10.** Para fins de cálculo do custo por quilômetro da despesa com pessoal de manutenção e de administração de que trata o inc. X deste artigo, deverá ser considerado o fator de utilização de pessoal de manutenção e o fator de utilização de pessoal de administração, multiplicados, respectivamente, pela despesa total de pessoal de operação e divididos pelo PMut operacional.

**§ 11.** Deverá ser somada às despesas com pessoal operacional (motoristas, cobradores e fiscais) e às despesas com pessoal de manutenção e de administração, a despesa com vale refeição, a qual deverá considerar o valor unitário, a quantidade de vales concedidos por mês, o custo e o benefício fiscal da empresa, correspondentes a 80% (oitenta por cento) e 25% (vinte e cinco por cento), respectivamente.

**§ 12.** O valor correspondente à despesa com plano de saúde dos rodoviários, referida no inc. XI deste artigo, deverá ser ponderado pela frota operante, e o custo por quilômetro deste item relacionará o valor do plano com o PMut operacional.

**§ 13.** Para fins de cálculo do custo por quilômetro da remuneração da diretoria de que trata o inc. XI deste artigo, será considerado o número máximo de 3 (três) diretores por empresa operadora, cuja remuneração será equivalente a 5 (cinco) vezes o piso salarial atribuído ao motorista do transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre, mais encargos sociais decorrentes da função de direção, sendo que o custo por quilômetro deste item relacionará, ainda, o PMut operacional e a frota operacional.

**§ 14.** O custo por quilômetro do item seguros, referido no inc. XI deste artigo, será aferido pela soma das despesas com seguro de acidentes de usuários e do seguro obrigatório (DPVAT), divididos pelo PMut total, sendo que o valor total do DPVAT a ser utilizado no cálculo será dividido por 12 (doze) meses.

**§ 15.** O coeficiente de consumo de outras despesas, tais como energia elétrica, água e esgoto, telefone, locação de equipamentos e materiais de consumo, dentre outras, previstas no inc. XI deste artigo, cujo valor equivale a 0,0040 (quarenta décimos de milésimo), deverá ter o seu custo por quilômetro calculado pela multiplicação do seu coeficiente pelo preço do veículo híbrido dividido pelo PMut operacional.

**Art. 5º** A coleta de preços dos insumos que compõem o custo da planilha de cálculo tarifário será realizada de acordo com o disposto no anexo V deste decreto.

**Art. 6º** A frota total do sistema será calculada pelo somatório da frota operante e da frota reserva, sendo esta última limitada a 10% (dez por cento) da frota operante de cada operadora.

**Parágrafo único.** A SMT e a EPTC poderão, a qualquer momento, excluir frota dos operadores a fim de manter o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus.

**Art. 7º** O Custo Total por Quilômetro corresponde à soma dos Custos Fixos (CF), dividido pelo PMut, e dos Custos Variáveis (CV), conforme a seguinte fórmula:

$$Custo\ Total = \frac{CF}{PMut} + CV$$

**§ 1º** O PMut, para fins de cálculo dos itens de custo com pessoal operacional, pessoal de manutenção, pessoal de administração, remuneração da diretoria, plano de saúde, peças e acessórios e outras despesas, é o resultado da divisão da quilometragem rodada pela frota total do sistema, na unidade de tempo considerada, pelo número de veículos da frota operante do sistema, no mesmo período, conforme demonstra a seguinte fórmula:

$$PMut_{Operacional} = \frac{km}{Frota\ Operante}$$

**§ 2º** A frota operante será obtida pela divisão da frota total pelo fator 1,1 (um inteiro e um décimo), em atenção ao disposto no art. 6º deste decreto.

**§ 3º** O PMut, para fins de cálculo dos itens de custo depreciação e remuneração de capital e do custo de seguros, é o resultado da divisão da quilometragem rodada pela frota total do sistema, na unidade de tempo considerada, pelo número de veículos da frota total do sistema, no mesmo período, conforme a seguinte fórmula:

$$PMut_{Total} = \frac{km}{Frota\ Total\ do\ Sistema}$$

**§ 4º** Os dados necessários à apuração da quilometragem utilizada no cálculo do PMut serão pesquisados nos últimos 12 (doze) meses disponíveis que antecederem ao cálculo tarifário, sendo que a quilometragem dos operadores, na unidade de tempo, será obtida pela multiplicação da extensão de cada linha pelo respectivo número de viagens efetivamente realizadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos e feriados, acrescida da quilometragem percorrida entre a garagem e o ponto inicial e final (quilometragem morta), que não poderá ser superior a 8% (oito por cento) da quilometragem percorrida pelos veículos de cada operadora (quilometragem produtiva).

**Art. 8º** Para cada estudo técnico tarifário deverá ser calculado o Índice de Passageiros Equivalentes por Quilômetro (IPK), considerando-se os dados dos últimos 12 (doze) meses disponíveis que antecederem ao cálculo tarifário, obtendo-se o IPK por meio da divisão do total de Passageiros Equivalentes (PE), na unidade de tempo considerada, pelo total da quilometragem percorrida pela frota total, na mesma unidade de tempo.

**Parágrafo único.** Passageiro Equivalente (PE) é o número de passageiros nos dias úteis, sábados, domingos e feriados, obtido no Relatório de Acompanhamento de Demanda da SMT e da EPTC, em uma unidade de tempo, levando-se em consideração as tarifas pagas integralmente e as tarifas pagas com descontos.

**Art. 9º** Os Custos de Remuneração do Serviço, cuja alíquota foi fixada no Edital de Concorrência Pública nº 1/2015 em 7,24% (sete inteiros e vinte e quatro centésimos por cento), deverá ser multiplicada ao somatório dos custos variáveis, das despesas com peças e acessórios, das despesas com pessoal e das despesas administrativas, conforme fórmula abaixo, onde o custo por quilômetro resultante deste cálculo deverá ser somado aos custos variáveis e fixos, resultando no custo total antes dos tributos.

$$\text{Custo Remuneração do Serviço} = \sum_{i=m}^n C_i \times TRF$$

§ 1º Na fórmula apresentada no presente artigo entende-se por “C<sub>i</sub>” os custos variáveis, as despesas com peças e acessórios, as despesas com pessoal e as despesas administrativas.

§ 2º Na fórmula apresentada no presente artigo entende-se por “TRF” a Taxa de Remuneração Fixa do Custo do Serviço.

**Art. 10.** São Tributos (T) incidentes no cálculo tarifário:

I – O Custo de Gestão, conforme disposição do § 3º do art. 32 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998,

II – A Contribuição sobre a Receita Bruta referente à Desoneração da Folha de Pagamento, conforme disposição da Lei Federal nº 12.715, de 17 de setembro de 2012.

§ 1º A parcela de custo referente aos tributos diretos (CT) é calculada conforme demonstra a fórmula a seguir:

$$CT = \frac{(100 - T)}{100}$$

§ 2º Na fórmula apresentada no § 1º deste artigo entende-se por “T”: Somatório das alíquotas, em valores decimais, dos tributos incidentes no cálculo.

§ 3º O Custo Final por Quilômetro, calculado após a consideração da parcela de CT, é demonstrado conforme a fórmula a seguir:

$$\text{Custo Final} = \frac{\text{Custo Total antes dos Tributos}}{CT}$$

§ 4º Na fórmula apresentada neste § 3º entende-se por “Custo Total Antes dos Tributos” o Somatório dos custos variáveis, dos custos fixos e do custo de remuneração do serviço.

**Art. 11.** A Tarifa Calculada por passageiro é o resultado da divisão do Custo Final, em R\$/km (reais por quilômetro), pelo IPK, em PE/km (Passageiros Equivalentes por quilômetro), conforme a fórmula a seguir.

$$Tarifa\ Calculada = \frac{Custo\ Final}{IPK}$$

**Art. 12.** Os operadores do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Porto Alegre que não encaminharem os elementos necessários para o cálculo tarifário no prazo estabelecido pela SMT e pela EPTC não terão tais elementos computados para fins do referido cálculo.

**Art. 13.** Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 14.** Ficam revogados:

I – o Decreto nº 18.560, de 13 de fevereiro de 2014;

II – o Decreto nº 18.937, de 05 de fevereiro de 2015, e

III – o Decreto nº 18.942, de 09 de fevereiro de 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 29 de dezembro de 2016.

José Fortunati,  
Prefeito.

Vanderlei Luis Cappellari,  
Secretário Municipal dos Transportes.

Registre-se e publique-se.

Urbano Schmitt,  
Secretário Municipal de Gestão.



## ANEXO I

### Coeficiente de Consumo de Combustível por Categoria de Veículo

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Posição do Motor</b>	<b>Ar Condicionado</b>	<b>Câmbio Automático</b>	<b>Coeficiente (l/km)</b>
1	LEVE (MICRO)	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3198
2	LEVE	TRASEIRO	SEM	SEM	0,3828
3	PESADO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,4016
4	PESADO	DIANTEIRO	COM	SEM	0,4841
5	PESADO	TRASEIRO	SEM	SEM	0,4542
6	PESADO	TRASEIRO	COM	SEM	0,5187
7	PESADO	TRASEIRO	SEM	COM	0,5237
8	PESADO	TRASEIRO	COM	COM	0,6036
9	ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,5270
10	ESPECIAL	CENTRAL	COM	COM	0,7985
11	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	COM	0,7735
12	ESPECIAL	TRASEIRO	COM	COM	0,8079
13	ESPECIAL	TRASEIRO	SEM	COM	0,6938

## ANEXO II

### Fatores de depreciação e de remuneração pelo Método de Cole<sup>1</sup>

Ano inicial	Ano final	N	Vida útil acumulada	Fatores de depreciação	Fatores de remuneração
0	1	10	0	$(1-15/100) \times 10/55$	$\{1-(1-15/100) \times 0/55\} \times \text{TRV}/100$
1	2	9	10	$(1-15/100) \times 9/55$	$\{1-(1-15/100) \times 10/55\} \times \text{TRV}/100$
2	3	8	19	$(1-15/100) \times 8/55$	$\{1-(1-15/100) \times 19/55\} \times \text{TRV}/100$
3	4	7	27	$(1-15/100) \times 7/55$	$\{1-(1-15/100) \times 27/55\} \times \text{TRV}/100$
4	5	6	34	$(1-15/100) \times 6/55$	$\{1-(1-15/100) \times 34/55\} \times \text{TRV}/100$
5	6	5	40	$(1-15/100) \times 5/55$	$\{1-(1-15/100) \times 40/55\} \times \text{TRV}/100$
6	7	4	45	$(1-15/100) \times 4/55$	$\{1-(1-15/100) \times 45/55\} \times \text{TRV}/100$
7	8	3	49	$(1-15/100) \times 3/55$	$\{1-(1-15/100) \times 49/55\} \times \text{TRV}/100$
8	9	2	52	$(1-15/100) \times 2/55$	$\{1-(1-15/100) \times 52/55\} \times \text{TRV}/100$
9	10	1	54	$(1-15/100) \times 1/55$	$\{1-(1-15/100) \times 54/55\} \times \text{TRV}/100$
10	11	0	55	$(1-15/100) \times 0/55$	$\{1-(1-15/100) \times 55/55\} \times \text{TRV}/100$
$\Sigma$		<b>55</b>			

TRV: Taxa de Remuneração Variável de Capital, correspondente ao INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor, acumulado entre janeiro e dezembro do ano base do cálculo da tarifa.

<sup>1</sup> Método de Cole: consiste em dividir o total da depreciação em frações tais que, o numerador expresse os períodos que falem para o final da vida útil do bem, e o denominador represente o somatório dos períodos. No caso, as frações representam as faixas ano, e a frota alocada em cada uma delas deve levar em conta o ano de fabricação e/ou a data do primeiro emplacamento do veículo, desde que esta última não ultrapasse a 6 (seis) meses do ano de fabricação.

**ANEXO III**

**ENCARGOS SOCIAIS**

<b>BACIAS</b>	<b>NORTE</b>	<b>SUL</b>	<b>LESTE</b>
<b>ITENS GRUPO A</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
INSS	0,00%	0,00%	0,00%
Acidentes de trabalho	3,00%	3,00%	3,00%
Salário-educação	2,50%	2,50%	2,50%
INCRA	0,20%	0,20%	0,20%
SENAT	1,00%	1,00%	1,00%
SEST	1,50%	1,50%	1,50%
SEBRAE	0,60%	0,60%	0,60%
FGTS	8,00%	8,00%	8,00%
PCMSO	0,50%	0,50%	0,50%
<b>Sub-total Grupo A</b>	<b>17,30%</b>	<b>17,30%</b>	<b>17,30%</b>
<b>ITENS GRUPO B</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
Abono de férias	2,78%	2,78%	2,78%
Décimo terceiro salário	8,33%	8,33%	8,33%
Aviso prévio trabalhado	0,12%	0,00%	0,11%
Licença maternidade / paternidade	0,07%	0,06%	0,11%
Licença funeral	0,03%	0,02%	0,03%
Licença casamento	0,01%	0,00%	0,01%
Adicional noturno	3,32%	3,78%	4,09%
<b>Sub-total Grupo B</b>	<b>14,65%</b>	<b>14,97%</b>	<b>15,46%</b>
<b>ITENS GRUPO C</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
Aviso prévio indenizado	2,10%	2,69%	2,47%
Depósito por rescisão	4,59%	4,60%	4,62%
Indenização adicional	0,15%	0,17%	0,18%
<b>Sub-total Grupo C</b>	<b>6,84%</b>	<b>7,46%</b>	<b>7,27%</b>
<b>ITENS GRUPO D</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
<b>Incidência do Grupo A sobre o Grupo B</b>	<b>2,53%</b>	<b>2,59%</b>	<b>2,67%</b>
<b>ENCARGOS SOCIAIS TOTAIS</b>	<b>41,32%</b>	<b>42,32%</b>	<b>42,70%</b>
<b>Nº DE FUNCIONÁRIOS</b>	<b>2.439</b>	<b>2.712</b>	<b>2.183</b>
<b>ENCARGOS SOCIAIS SISTEMA<sup>1</sup></b>	<b>42,10%</b>		

<sup>1</sup> Cálculo realizado pela média ponderada entre os encargos sociais e o número de funcionários de cada bacia com relação ao total de funcionários das três bacias

## ANEXO IV

### FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTA E COBRADOR METODOLOGIA DE CÁLCULO SEGUNDO GEIPOT

Para calcular o Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores se utiliza o formulário apresentado a seguir. Por esta metodologia, o Fator de Utilização é determinado a partir dos dados da programação da operação ou da operação de um dia típico do sistema de transporte coletivo urbano de cada cidade.

O primeiro passo é determinar, para dias úteis, sábados e domingos, a quantidade de veículos que é utilizada em cada faixa horária, devendo-se considerar os percursos garagem-terminal e terminal-garagem. Somente serão computados os veículos que operam no mínimo 30 minutos dentro da faixa horária, com base no quadro de horário fixado pelo Poder Concedente. Não existindo o quadro de horário, recomenda-se pesquisa direta junto às empresas operadoras.

Tendo em vista as próprias características do transporte coletivo urbano – que exigem o trabalho contínuo – e a limitação, imposta pela CLT (Art. 71), de intervalo para repouso ou alimentação com duração máxima de duas horas, quando não existir acordo escrito ou contrato coletivo que autorize a “dupla pegada”, deve-se considerar, para efeito do preenchimento do formulário, que o intervalo de operação de cada veículo – nele incluindo o tempo de pegada e o tempo de largada - não poderá ser inferior à jornada legal de trabalho.

Assim, quando o quadro de horário indicar o recolhimento do veículo antes de se completar a jornada legal de trabalho, considera-se que o veículo continua a operar até completar a jornada, já que a empresa não pode descontar do salário do empregado as horas não-trabalhadas, em função da programação operacional das linhas.

O passo seguinte é identificar a maior quantidade de veículos utilizada em uma faixa horária, o que deve ocorrer em um dia útil, e considerar esse valor como sendo 100% (cem por cento) da frota operante. Em seguida, deve-se calcular, para cada faixa horária em dias úteis, sábados e domingos, o percentual da frota operante, tomando por base a quantidade de veículos que representa o total da frota operante. Esses percentuais devem ser lançados nas colunas correspondentes do formulário.

Em seguida, calcula-se a Duração Equivalente de Operação para um dia útil (**Campo A** do formulário). Para isto, soma-se a coluna de percentuais da frota operante em dias úteis e divide-se o resultado por 100.

O quadro seguinte (**Campo B**) deve ser preenchido em a jornada diária de trabalho de motoristas e cobradores efetiva de cada cidade, tomando-se por base a jornada de trabalho fixada por convenção ou acordo coletivo ou sentença normativa.

A divisão da Duração Equivalente de Operação pela Jornada Diária de Trabalho de motoristas e cobradores (A/B) que trabalham em duplas, resulta na quantidade necessária desses profissionais para a operação de um veículo em dia útil, chamada de Coeficiente de Utilização em Horas Normais (**Campo C**). Em regime de operação normal, o resultado será um

número próximo de 2 (dois). Se o resultado for superior a 2 (dois), a parcela que exceder a esse valor (**Campo D**) corresponderá a uma prorrogação da jornada de trabalho, acarretando o pagamento de adicional de hora extra. Nesse caso, essa diferença deve ser acrescida de um percentual de 50% (cinquenta por cento), segundo o disposto no inciso XVI do art. 7º da Constituição Federal. A soma da parcela referente às horas normais (**Campo E**) com a parcela referente às horas extras (**Campo D**) multiplicado pelo adicional resulta no Coeficiente de Utilização (**Campo F**).

No cálculo do fator de utilização de motoristas e cobradores deve ser previsto, também, um adicional correspondente a férias e folgas (feriados e repouso semanal) do pessoal efetivo, além da reserva para a eventualidade de doenças ou faltas não justificadas.

- CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FOLGAS

Na obtenção do percentual de pessoal para cobrir folgas, é importante observar a redução de frota operante aos sábados e domingos. A diferença entre 100% (cem por cento) e o maior percentual da frota operante ocorrido em uma faixa horária de sábados e domingos corresponderá à redução de frota operante nesses dias.

O repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos, é um direito garantido pela Constituição federal (art. 7º, inciso XV). Considerando que aos sábados e domingos é dada folga a um percentual do pessoal correspondente ao mesmo percentual de redução da frota operante, deve-se somar os percentuais de redução de frota operante obtidos para sábados e domingos e calcular a diferença entre 100% (cem por cento) e essa soma.

Essa diferença corresponderá ao percentual do pessoal que deverá folgar nos outros dias da semana, necessitando de substitutos. Caso esta diferença apresente valor igual ou inferior a zero, não será necessário pessoal para substituição no repouso semanal remunerado.

Tomando como exemplo uma redução de frota operante de 50% (cinquenta por cento) aos domingos e de 30% (trinta por cento) aos sábados, resulta que 20% (vinte por cento) dos motoristas e cobradores deverão folgar nos outros dias da semana, necessitando de substitutos. Como um ano possui cinquenta e duas semanas, o percentual de pessoal para cobrir o repouso semanal remunerado é obtido pelo seguinte cálculo:

$$(52/365) \times 0,20 \times 100 = 2,85\%$$

O repouso remunerado em dias de feriados nacionais e religiosos também é garantido pela Consolidação das Leis do Trabalho (art. 70). Considerando que a programação dos feriados é igual à programação dos domingos e que é dada folga a um percentual do pessoal correspondente à redução da frota operante, a diferença entre 100% (cem por cento) e o percentual de redução da frota operante aos domingos corresponderá ao percentual de motoristas e cobradores que serão substituídos.

Tomando como exemplo a mesma redução citada, então 50% (cinquenta por cento) dos motoristas e cobradores necessitarão de substituição. Como em um ano ocorrem em

média 12 (doze) feriados, o percentual de pessoal para cobrir o repouso remunerado em feriados é obtido pelo seguinte cálculo:

$$(12/365) \times 0,50 \times 100 = 1,64\%$$

Assim, o percentual de pessoal necessário para cobrir folgas corresponde a:

$$FO = 2,85\% + 1,64\% = 4,49\%$$

- **CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FÉRIAS**

O direito a férias anuais remuneradas é garantido pela Constituição Federal (art. 7º, inciso XVII) e pela CLT (art. 129). Durante as férias anuais de motoristas e cobradores torna-se necessário alocar substitutos, os quais, por sua vez, também terão direito a férias anuais. Por outro lado, os substitutos de férias do pessoal efetivo também terão substitutos em suas férias, os quais também serão substituídos em suas férias e assim sucessivamente. Isso leva a uma progressão geométrica, cujo resultado é dado pela expressão:

$$FE = (1/12) / \{1 - (1/12)\} \times 100 = (1/11) \times 100 = 9,09\%$$

- **CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FALTAS**

O pessoal-reserva se torna necessário para cobrir faltas não justificadas ou decorrentes de enfermidades, estando esse pessoal sujeito a essas mesmas ocorrências.

No caso das faltas decorrentes de enfermidades, consideram-se apenas os 15 (quinze) primeiros dias da doença que serão cobertos pela empresa e admite-se que 12% (doze por cento) dos empregados recorram a esse direito. Desta forma, o percentual de pessoal-reserva para cobrir faltas por motivo de doença corresponde a:

$$(15/365) \times 0,12 \times 100 = 0,49\%$$

Admitindo-se que os empregados faltam ao serviço em média 5 dias anualmente, o percentual de pessoal-reserva para cobrir esse tipo de falta corresponde a:

$$(5/365) \times 100 = 1,37\%$$

Assim, o percentual total de pessoal-reserva corresponde a:

$$RE = 0,49\% + 1,37\% = 1,86\%$$

Após a obtenção dos percentuais referentes a pessoal para cobrir folgas e férias e pessoal-reserva, transcreve-se a soma dos mesmos para o **Campo G** do formulário. Utilizando-se os dados aqui apresentados como exemplo, tem-se:

$$\text{Campo G} = FO + FE + RE = 4,49\% + 9,09\% + 1,86\% = 15,44\%$$

O pessoal necessário para cobrir folgas e férias e pessoal-reserva (**Campo H**) serão obtidos aplicando-se o percentual constante do **Campo G** sobre o coeficiente de utilização constante do **Campo F**.

O Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores corresponderá à soma do Coeficiente de Utilização (**Campo F**) com os acréscimos referentes a pessoal para cobrir folgas e férias e pessoal-reserva (**Campo H**).

Ressalte-se que os dados utilizados representam uma situação hipotética e foram usados a título de exemplo. No cálculo do Fator de Utilização devem ser considerados os dados reais de cada cidade.

## FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTAS E COBRADORES

Faixa Horária	FROTA OPERANTE					
	Dia Útil		Sábado		Domingo	
	Veículo	%	Veículo	%	Veículo	%
0:00 a 1:00						
1:00 a 2:00						
2:00 a 3:00						
3:00 a 4:00						
4:00 a 5:00						
5:00 a 6:00						
6:00 a 7:00						
7:00 a 8:00						
8:00 a 9:00						
9:00 a 10:00						
10:00 a 11:00						
11:00 a 12:00						
12:00 a 13:00						
13:00 a 14:00						
14:00 a 15:00						
15:00 a 16:00						
16:00 a 17:00						
17:00 a 18:00						
18:00 a 19:00						
19:00 a 20:00						
20:00 a 21:00						
21:00 a 22:00						
22:00 a 23:00						
23:00 a 24:00						
Duração equivalente da Operação [(Soma do % em dia útil/100)]						(A)
Jornada Diária de Trabalho de Motoristas e Cobradores						(B)
Coeficiente de Utilização em Horas Normais (A/B)						(C)
Horas Extras [(C-2) se positivo; se negativo, adotar zero]						(D)
Horas Normais (C -D)						(E)
Coeficiente de Utilização (E + (D x 1,5))*						(F)
Percentual de Pessoal par Cobrir Folgas, Férias e Reserva						(G)
Pessoal para Cobrir Folgas, Férias e Reserva (F x G/100)						(H)
Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores (F +H)						

\* Alterar o multiplicador 1,5, caso o adicional de horas extras na localidade exceda a 50%.



## **ANEXO V**

### **COLETA DE PREÇOS DOS INSUMOS QUE COMPÕE A PLANILHA DE CÁLCULO TARIFÁRIO**

#### **1 - Combustível**

O preço do litro do combustível será obtido a partir do levantamento das Notas Fiscais de compras das empresas operadoras, considerando-se o preço médio do litro do óleo diesel vigente ponderado pela frota de cada empresa operadora realizada no mês de dezembro do ano base do cálculo tarifário. Caso não seja possível obterem as notas fiscais de compra no período indicado, poderá ser adotado o preço médio das notas fiscais de compras realizadas no mês anterior. Não sendo possível obter o preço do litro do óleo diesel nas formas anteriormente elencadas, será ele obtido a partir do Levantamento de Preços praticados em Porto Alegre, realizado através de Pesquisa pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com referência ao preço médio da distribuidora constante no relatório Base Semanal.

#### **2 - Pneus e recapagens**

O preço dos pneus e das recapagens será obtido a partir das Notas Fiscais de compras das empresas operadoras, realizadas durante o mês de dezembro do ano base do cálculo tarifário, adotando-se, para fins de cálculo, o preço médio ponderado.

#### **3 - Salários dos rodoviários**

Os valores dos salários de motoristas, cobradores e fiscais, assim como do Plano de Saúde dos Rodoviários e do vale-refeição, serão obtidos a partir da Convenção Coletiva de Trabalho, encaminhada pelo Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre (SEOPA).

#### **4 – Seguros**

Os valores dos seguros DPVAT e passageiro serão obtidos, respectivamente no portal da empresa administradora deste seguro e na apólice enviada pelas empresas operadoras.

#### **5 - Chassis, carrocerias e ar condicionado**

O valor do veículo híbrido será calculado por meio das notas fiscais de compras de chassis e carrocerias, adquiridas pelas empresas operadoras nos últimos doze meses que antecederem ao reajuste tarifário. O cálculo do valor do veículo híbrido deverá observar o seguinte:

PASSO 1: Adotar a média dos preços de Notas Fiscais dos modelos de família de frota adquiridos e/ou substituídos no ano base do cálculo tarifário, reajustados pelo Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), pro rata, desde a data da compra do chassi e da carroceria, até o mês de dezembro do ano base do cálculo tarifário.

**PASSO 2:** Para os modelos de família de frota que não foram adquiridos e/ou substituídos no ano base do cálculo tarifário, adotar-se-á os preços de cotações de mercado da última revisão tarifária, sem reajuste, até que os modelos de famílias em questão sejam substituídos e possam ser utilizadas as Notas Fiscais de compras de chassis e de carrocerias.

No caso de não ocorrer renovação da frota ou a renovação ser insuficiente para garantir representatividade estatística<sup>1</sup>, para fins de cálculo, serão mantidos os preços de chassis e carrocerias considerados no último cálculo tarifário.

No caso do valor do ar condicionado, o cálculo será realizado considerando-se a diferença entre o preço médio da carroceria do veículo do tipo pesado e do tipo especial, respectivamente com e sem ar condicionado. Aos valores do ar condicionado do veículo do tipo pesado e do tipo especial, obtidos por essa metodologia, deve ser acrescido o IGP-M pro rata, desde a data da compra da carroceria, até o mês de dezembro do ano base do cálculo tarifário.

---

<sup>1</sup> Fórmula de cálculo da amostra mínima (n) para fins de utilização das notas fiscais no cálculo do valor do veículo médio:

$$n = \frac{N \times \frac{1}{e^2}}{N + \frac{1}{e^2}}, \text{ onde}$$

n: número mínimo de notas fiscais de renovação/substituição de frota para utilização no cálculo do valor do veículo médio

N: número de renovações aceitáveis pelo Poder Público, correspondente a 10% da frota total considerada no último cálculo tarifário

e: erro tolerável da amostra igual a 5%.

## ANEXO VI

### RESUMO DA PLANILHA DE CÁLCULO      TARIFÁRIO

#### RESUMO DA PLANILHA TARIFÁRIA

ITENS DE CUSTO	CUSTO KM
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>	
Combustível	
Arla	
Óleos&Lubrificantes	
Rodagem	
<b>CUSTOS FIXOS</b>	
<i>Despesas de capital</i>	
Depreciação da frota	
Depreciação de edificações, equipamentos e mobiliário de garagem	
Depreciação dos veículos de apoio	
Remuneração da frota	
Remuneração de terrenos, edificações, equipamentos e mobiliário de garagem	
Remuneração de almoxarifado	
Remuneração dos veículos de apoio	
<i>Despesas com peças e acessórios</i>	
<i>Despesas com pessoal</i>	
Operacional	
Manutenção	
Administrativo	
Plano de Saúde dos Rodoviários	
Honorários da administração	
<i>Despesas administrativas</i>	
Outras Despesas	
Seguros (Passageiro e DPVAT)	
<b>CUSTOS VARIÁVEIS + CUSTOS FIXOS</b>	
<b>CUSTO DE REMUNERAÇÃO DO SERVIÇO</b>	
TAXA DE REMUNERAÇÃO DO SERVIÇO	7,24%
CUSTOS SOBRE OS QUAIS INCIDE A TAXA DE REMUNERAÇÃO DO SERVIÇO	
<b>CUSTOS VARIÁVEIS + CUSTOS FIXOS + CUSTO DE REMUNERAÇÃO DO SERVIÇO</b>	
<b>CUSTO TRIBUTOS</b>	
CUSTO DE GESTÃO DA CCT	3,00%
ALÍQUOTA LEI FEDERAL 12.715/12	2,00%
<b>CUSTO QUILOMETRO TOTAL (R\$/km)</b>	
IPK (Pass_Equiv/km)	
<b>TARIFA TÉCNICA CALCULADA (R\$/PE)</b>	