

RESOLUÇÃO Nº XXX, DE XX DE XXXXXXXX DE 201X

Disciplina os procedimentos e a metodologia aplicáveis na formulação e apresentação de propostas de revisão ordinária das tarifas dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará.

O CONSELHO DIRETOR DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ - Arce, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 8º, incisos IX e XV, e o artigo 11º da Lei Estadual n.º 12.786, de 30 de dezembro de 1997, e o artigo 3º, inciso XII do Decreto estadual n.º 25.059, de 15 de julho de 1998;

CONSIDERANDO os termos da Lei estadual n.º 12.786, de 30 de dezembro de 1997, que instituiu a Arce, bem como alterações posteriores;

CONSIDERANDO o disposto nos incisos I e III, do § 1º, do art. 63, da Lei estadual n.º 13.094, de 12 de janeiro de 2001, com alterações dadas pela Lei estadual n.º 14.288, de 06 de janeiro de 2009, que regram o sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do estado do Ceará;

CONSIDERANDO o Decreto n.º 29.687, de 18 de março de 2009, que aprovou o regulamento dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros estadual;

CONSIDERANDO os termos dos arts. 27 e 28, V, da Lei estadual n.º 12.788, de 30 de dezembro de 1997, que instituiu normas para concessão e permissão no âmbito da Administração Pública cearense;

CONSIDERANDO os contratos de concessão e permissão firmados entre o estado do Ceará e as transportadoras operantes no serviço público de transporte intermunicipal rodoviário de passageiros estadual;

CONSIDERANDO que, no exercício de suas competências, a Arce deve zelar pela modicidade tarifária e pelo equilíbrio econômico-financeiro contratual.

RESOLVE:

CAPÍTULO I DO OBJETIVO E PRINCÍPIOS

Art. 1º - Esta resolução visa a disciplinar os procedimentos a serem adotados na formulação, apresentação, homologação e acompanhamento de propostas de revisão ordinária das tarifas relacionadas ao serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará.

Art. 2º - As revisões das tarifas dos serviços serão realizadas com a finalidade de restabelecer ou de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, nos termos do artigo 8º, da Lei Estadual nº 12.788, de 30 de dezembro de 1997, visando à manutenção do valor real das tarifas, necessárias à cobertura dos investimentos e dos custos operacionais e à melhoria na qualidade dos serviços.

§ 1º - O equilíbrio econômico-financeiro está associado ao nível tarifário requerido para gerar, às concessionárias e permissionárias, receitas operacionais diretas compatíveis com os custos eficientes e com a remuneração adequada de investimentos prudentes.

§ 2º - Investimento prudente é aquele associado à capacidade produtiva minimamente imprescindível ao atendimento adequado da demanda, de acordo com os padrões de qualidade e eficiência fixados pelo Poder Concedente.

§ 3º - Para o sistema interurbano de transporte de passageiros do Estado do Ceará, serão definidos coeficientes tarifários individualizados para cada lote de operação licitados à Concorrência Pública nº 002/2009/DETRAN/2009.

Art. 3º - As revisões tarifárias compreenderão a reavaliação das condições da prestação dos serviços e das tarifas praticadas e poderão ser:

I - Ordinárias, realizadas pela Arce, objetivando incorporar às tarifas os efeitos decorrentes de ganhos de produtividade, de inovações tecnológicas ou de outros fatores que repercutam em sua determinação;

II - Extraordinárias, realizada pelo Detran/Ce e homologada pela Arce, em caso de evento excepcional, posterior, imprevisível ou de consequência imprevisível, desde que devidamente comprovado o desequilíbrio causado na dimensão econômico-financeira do contrato.

Parágrafo único - A diminuição de demanda decorrente da evolução e/ou alteração do mercado, ou, ainda, da concorrência por parte de outras operadoras do transporte rodoviário ou por outros modos de transporte de passageiros é considerada risco comercial a ser suportado pela concessionária.

Art. 4º - As revisões ordinárias serão norteadas pelos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, ampla publicidade, eficiência, equidade e economia

processual, assegurados aos interessados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos inerentes.

CAPÍTULO II

DA PERIODICIDADE E DOS PRAZOS DAS REVISÕES ORDINÁRIAS

Art. 5º - Nos termos do item 10.7 da Cláusula Décima dos contratos de concessão vigentes, a primeira revisão ordinária de tarifa será procedida após os 02 (dois) primeiros reajustes anuais concedidos. A partir desta primeira Revisão Ordinária, as subsequentes serão realizadas a cada período de 03 (três) anos.

Art. 6º - As concessionárias e permissionárias deverão submeter à Arce, até 15 de abril do ano no qual será realizada a revisão ordinária, a proposta de novo Coeficiente Tarifário (*CTf*) para cada área de operação do serviço transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Art. 7º - A Arce instaurará processo administrativo para verificação do novo Coeficiente Tarifário (*CTf*) e apresentará nota técnica até 45 (quarenta e cinco) dias após a apresentação das propostas.

§ 1º - Caso a Arce solicite às delegatárias informações adicionais, o prazo final fixado no caput deste artigo poderá ser postergado pela quantidade de dias que os regulados utilizarem para apresentá-las.

§ 2º - A Arce poderá realizar, previamente à divulgação da nota técnica, reunião(ões) técnica(s), com a participação de representantes do Detran-Ce, dos prestadores e dos usuários dos serviços, bem como de outras entidades reconhecidamente qualificadas, com o objetivo de receber contribuições metodológicas para o aperfeiçoamento do cálculo do coeficiente tarifário.

§ 3º - De acordo com a determinação da Resolução Arce nº 151/11, a Nota Técnica elaborada será submetida a procedimento de audiência pública presencial e mediante intercâmbio documental, a fim de coletar contribuições para a elaboração do posterior Parecer Final.

Art. 8º - A Arce tornará público o valor final do novo *Coeficiente Tarifário (CTf)* até 10 (dez) dias antes da aplicação de novas tarifas aprovadas e fixadas pelo seu Conselho Diretor.

CAPÍTULO III

DAS INFORMAÇÕES

Art. 9º - Para definição do *Coeficiente Tarifário (CTf)*, as delegatárias deverão fornecer à Arce, pelo menos 3 (três) meses e meio antes da aplicação das novas tarifas (de acordo com os contratos respectivos), os seguintes documentos:

- a) Relatório de Estatísticas Operacionais (REO) dos últimos 12 (doze) meses, caso não os tenham apresentado tempestivamente, de acordo com a norma correspondente;
- b) Balancetes Contábeis mensais dos últimos 12 (doze) meses, caso não os tenham apresentado tempestivamente, de acordo com a norma correspondente;
- c) Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício do último exercício social;
- d) Notas Fiscais de aquisição de combustíveis, pneus, serviços de recapagem e lubrificantes dos últimos 2 (dois) meses;
- e) Notas Fiscais dos últimos 10 (dez) veículos adquiridos e dos respectivos equipamentos e serviços adicionais necessários à sua compra e operacionalização;
- f) Notas Fiscais dos últimos 10 (dez) veículos **vendidos**;
- g) Demonstrativo de Alocação da Frota, contendo quantidade de veículos por espécie de serviço prestado (Internacional, Interestadual, Interurbano Total, Interurbano no Ceará, Metropolitano Total, Metropolitano no Ceará, Urbano e Fretamento);
- h) Demonstrativo de Frota Operante no Sistema Interurbano e Metropolitano do Ceará, contendo número do chassi, ano do veículo, data da compra, modelo e valor de chassi, modelo e valor de carroceria e número das respectivas notas fiscais de compra;
- i) Gastos mensais com Peças e Acessórios dos últimos 12 (doze) meses;
- j) Demonstrativo de mão-de-obra, contendo o número mensal de empregados, segregados por categorias profissionais (motoristas, cobradores, fiscais, pessoal de manutenção) e espécie de serviço prestado (Internacional, Interestadual, Interurbano Total, Interurbano no Ceará, Metropolitano Total, Metropolitano no Ceará, Urbano e Fretamento), referente aos últimos 12 (doze) meses;
- k) Cópia da Convenção Coletiva de Trabalho em vigor;
- l) Demonstrativo de despesas com Pessoal Administrativo, contendo número mensal de empregados e o respectivo total salarial despendido, referente aos últimos 12 (doze) meses; e
- m) Últimas 10 (dez) apólices de Seguro **Responsabilidade Civil** pactuadas.

§ 1º - Os documentos referentes aos itens “a”, “b” e “c” devem ser estruturados e enviados de acordo com as respectivas resoluções.

§ 2º - Os documentos referentes aos itens “d”, “e”, “f”, “k” e “m” poderão ser enviados em formato digital (.pdf).

§ 3º - Os documentos referentes aos itens “g”, “h”, “i”, “j” e “l” deverão ser enviados em formato digital (.xls ou .xlsx).

§ 4º - Caso, até a data referida no *caput* do presente artigo, a Convenção Coletiva de Trabalho em vigor (item “k” supra) for aquela assinada no ano anterior àquele da

revisão tarifária em curso, para fins de cálculo do coeficiente tarifário, poderão ser considerados os valores constantes da proposta salarial apresentada pelas empresas delegatárias à(s) entidade(s) representativas dos trabalhadores do setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Ceará.

CAPÍTULO IV DA METODOLOGIA

Art. 10 - Considera-se revisão ordinária de tarifas o processo de avaliação econômica e financeira das concessionárias, no sentido de verificar se o Coeficiente Tarifário (CT_f) do serviço praticado é compatível com uma adequada correlação entre os custos necessários à operacionalização do sistema e a contraprestação pecuniária paga pelos usuários.

Art. 11 - As revisões ordinárias de tarifas considerarão individualmente cada área de operação contratual, havendo a possibilidade de se considerar a realidade de outras localidades geográficas (*benchmarking*) e temporais, bem como de se estabelecer metas de eficiência.

Parágrafo único. Para a efeito da determinação do coeficiente tarifário será considerada a metodologia detalhada nessa resolução e em seus anexos.

SEÇÃO I DA ESTRUTURA TARIFÁRIA

Art. 12 - A estrutura tarifária de que trata este Título está baseada em planilha de custos que contemple, dentre outros, os seguintes aspectos:

- I - Itens de custos;
- II - Parâmetros operacionais; e
- III - Adicionais incidentes.

Art. 13 - Os itens de custos são aqueles essenciais ao desempenho da atividade, tais como:

- I - Combustível;
- II – Aditivo (ARLA);
- III - Lubrificantes;
- IV - Rodagem;

V - Peças e Acessórios;

VI - Depreciação;

VII - Remuneração do investimento;

VIII - Mão-de-obra; e

IX – Administração.

Art. 14 - Como parâmetros operacionais, considerar-se-á o conjunto de variáveis, estabelecidas em função das exigências de qualidade e produtividade, definidas pela Arce, tais como:

I - PMA: percurso médio anual;

II - IAP: índice de aproveitamento;

III - LOT: lotação média da frota (ou Passageiros Equivalentes);

IV - Parâmetros de consumo específicos.

Parágrafo único. Os parâmetros operacionais previstos neste artigo deverão ser objeto de estudos específicos, conforme estabelecido no anexo II.

Art. 15 - São considerados adicionais incidentes os demais encargos inerentes à prestação do serviço, tais como:

I - Tributos;

II - Seguros;

III - Gratuidades instituídas por lei.

Art. 16 - Caberá a Arce, elaborar a planilha de que trata a presente Seção, utilizando sistemática que viabilize a coleta de dados junto às permissionárias, fornecedores e outras fontes vinculadas.

Parágrafo único. Para a consecução da revisão de que trata este artigo, a Arce instituirá mecanismos de controle de informações, podendo, para tanto, realizar auditorias específicas.

SEÇÃO II DO COEFICIENTE TARIFÁRIO

Art. 17 - As tarifas, a serem aplicadas aos usuários, serão baseadas no *Coefficiente Tarifário (CTf)*, o qual é composto pelo quociente entre o Custo Total Quilométrico do serviço pelo número de passageiros equivalentes (PE):

$$CTf = \frac{CT_{Km}}{PE}$$

onde:

- CTf = coeficiente tarifário (R\$/Km x passageiros) a ser cobrada pelas delegatárias;
- CT_{Km} = Custo Total (R\$/Km); e
- PE = passageiros equivalentes (ponderação dos passageiros transportados a partir das diferentes tarifas do sistema de transporte, em relação ao valor predominante/convencional).

Parágrafo único. A metodologia de determinação dos coeficientes e parâmetros de consumo, bem como do número de passageiros equivalentes, necessários para determinação dos custos quilométricos e do coeficiente tarifários está detalhada no anexo II da presente resolução.

Art. 18 – Ao Coeficiente Tarifário (CTf) apurado será aplicado *Fator de Redução (FR%)*, apurado de acordo com o disposto no item 10.12.1 da Cláusula Décima dos Contratos de Concessão para a Prestação do Serviço Regular Interurbano de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Ceará vigentes.

§ 1º - Para fins de apuração do *Fator de Redução (FR%)* da tarifa utilizar-se-ão os valores apurados contabilmente, tendo por referência o Plano de Contas Padrão instituído pela Arce, aplicada a seguinte fórmula:

$$Fr \% = (ORO/RO) \times (100/2),$$

onde:

- Fr: Fator de Redução
- ORO: Outras Receitas Operacionais
- RO: Receita Operacional

§ 2º - Esse *Fator de Redução (FR%)* da tarifa será aplicado às operadoras de cada área de operação e terá reflexo sobre as tarifas de todas as linhas.

Art. 19 - Os delegatários poderão conceder descontos ou promoções de tarifas, devendo efetivá-los em caráter uniforme para todos os usuários e para todas as

secções das linhas, devendo, no entanto, obter autorização do Detran-Ce mediante requerimento com uma antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, bem como comunicar sua aplicação à Arce, de acordo com o Decreto Estadual nº 29.687/09.

SEÇÃO III

CUSTO TOTAL QUILOMÉTRICO

Art. 20 - O Custo Total Quilométrico (CT_{Km}) compõe-se do somatório de todos os itens de custos, os quais são calculados individualmente e relativizados por quilômetro, tendo por base o Percurso Médio Anual (PMA).

Art. 21 - O cálculo do Custo Total Quilométrico (CT_{Km}) está fundamentado na avaliação dos parâmetros e valores de itens de custos realizados ao longo do período de análise (estabelecido nos contratos de concessão e permissão), na remuneração e depreciação dos investimentos vinculados ao serviço.

Art. 22 - O Custo Total Quilométrico (CT_{Km}) será estabelecido com base na seguinte fórmula:

$$CT_{Km} = CV_{Km} + CF_{Km} + T$$

onde:

- CV_{Km} = custo variável quilométrico (R\$/km);
- CF_{Km} = custo fixo quilométrico (R\$/km); e
- T = tributação incidente sobre a operação (%).

SEÇÃO IV

DO CUSTO VARIÁVEL QUILOMÉTRICO

Art. 23 - O Custo Variável Quilométrico (CV_{Km}) abrange rubricas que variam de acordo com a quilometragem percorrida.

Art. 24 - O Custo Variável Quilométrico (CV_{Km}) será calculado pela seguinte fórmula paramétrica:

$$CV_{Km} = C + Ar + L + R + P$$

onde:

- C = combustível (R\$/km);
- Ar = aditivo ao combustível (R\$/km);
- L = lubrificante (R\$/km);
- R = rodagem (R\$/km); e
- P = peças e acessórios (R\$/km).

Art. 25 - O dispêndio com *Combustível* (C) é estabelecido a partir do produto entre o parâmetro de consumo (L/km), calculado pela Coordenadoria de Transportes da Arce, e o preço do insumo (R\$), determinado nos termos estabelecidos no Anexo II desta Resolução.

Art. 26 - O dispêndio com *Aditivo ao Combustível* (Ar) é estabelecido a partir do produto entre o parâmetro de consumo (L/km), calculado pela Coordenadoria de Transportes da Arce, e o preço do insumo (R\$), determinado nos termos estabelecidos no Anexo II desta Resolução.

Art. 27 - O gasto com Lubrificantes (L) é composto pelos seguintes itens: óleo de cárter, de câmbio, de transmissão, fluido de freio, óleo hidráulico e graxa.

Parágrafo único - O custo com Lubrificantes (L) é estabelecido a partir do produto entre cada parâmetro de consumo (L/km ou Kg/km, a depender da rubrica), calculado pela Coordenadoria de Transportes da Arce, e seu respectivo preço (R\$), determinado nos termos estabelecidos no Anexo II desta Resolução.

Art. 28 - O item Rodagem (R) engloba os seguintes elementos: número de recapagens e pneus.

§ 1º - O valor do item “recapagem” é estabelecido pela multiplicação da quantidade de recapagens permitida pelo ente regulador por seu preço unitário (R\$), estabelecido nos termos do Anexo II dessa Resolução, dividida pela vida útil do pneu, estabelecida pela Coordenadoria de Transportes da Arce.

§ 2º - Os gastos com pneus são calculados mediante a divisão do valor unitário do pneu (R\$), estabelecido nos termos do Anexo II dessa Resolução, por sua vida útil, estabelecida pela Coordenadoria de Transportes da Arce.

Art. 29 - Peças e Acessórios (P) dizem respeito a valores despendidos com componentes relevantes que contribuem para a eficiência, segurança e durabilidade do veículo. Incluem partes do sistema hidráulico e peças do motor.

Parágrafo único - O valor do item “Peças e Acessórios” (P) é estabelecido, pela Coordenadoria de Transportes da Arce, com base em parâmetros técnicos de consumo.

SEÇÃO V DO CUSTO FIXO QUILOMÉTRICO

Art. 30 - O Custo Fixo Quilométrico (CF_{km}) corresponde a itens independentes da quilometragem percorrida pelo veículo.

Art. 31 - O valor do Custo Fixo Quilométrico (CF_{km}) será definido pela seguinte fórmula:

$$CF_{km} = DP + RM + MO + GA$$

onde:

- DP = depreciação (R\$/km);
- RM = remuneração do investimento (R\$/km);
- MO = valor estimado para o gasto com pessoal de operação (R\$/km); e
- GA = gastos com administração (R\$/km).

Art. 32 - A Depreciação (DP) representa o desgaste pelo uso, pela ação da natureza e/ou pelo avanço tecnológico dos bens materiais tangíveis da operadora, a saber, veículo (DP_{Veic}), instalações e equipamentos (DP_{IE}) utilizados na prestação do serviço, observando-se o regime contábil da competência, da seguinte forma:

$$DP = DP_{Veic} + DP_{IE}$$

§ 1º - A depreciação de veículos (DP_{Veic}) será calculada, de acordo o método linear, com base no valor do item “vida útil” dos veículos adotado na proposta apresentada por ocasião da licitação do serviço público objeto desta resolução e no “valor residual” dos veículos constante da mesma proposta.

§ 2º - A depreciação de instalações e equipamentos (DP_{IE}) corresponde ao percentual do valor do veículo padrão (com rodagem) utilizado na formulação da proposta apresentada por ocasião da licitação do serviço público objeto desta resolução.

Art. 33 - A Remuneração dos Investimentos (RM) representa o retorno financeiro que as concessionárias e permissionárias têm direito pelos capitais aplicados no serviço de transporte intermunicipal rodoviário de passageiros do Estado do Ceará.

§ 1º - A Remuneração (RM) está dividida em Remuneração de Veículos (RM_{Veic}), Remuneração de Almoxarifado (RM_{Alm}) e Remuneração de Instalações e Equipamentos (RM_{IE}), da seguinte forma:

$$RM = RM_{Veic} + RM_{Alm} + RM_{IE}$$

§ 2º - A Remuneração de Veículos (RM_{Veic}) é calculada com base na Taxa de Remuneração (T_{RM} , expressa em percentual), no Valor do Veículo **Novo** Sem Rodagem (VVS_R), Valor de Depreciação Anual (VDA, que leva em conta a idade média da frota) e Percurso Médio Anual (PMA), da seguinte forma:

$$RM_{Veic} = \frac{(VVS_R - VDA) \times T_{RM}}{PMA}$$

§ 3º - A Remuneração de Almojarifado (RM_{Alm}) é calculada com base em uma Taxa de Investimento em Almojarifado (T_{IAlm} , expressa em percentual), no Valor **Novo** do Veículo Com Rodagem (VVCR), na Taxa de Remuneração (T_{RM} , expressa em percentual) e no Percurso Médio Anual (PMA), da seguinte forma:

$$RM_{Alm} = \frac{VVCR \times T_{IAlm} \times T_{RM}}{PMA}$$

§ 4º - A Remuneração de Instalações e Equipamentos (RM_{IE}) é calculada com base em uma Taxa de Investimento em Instalações e Equipamentos (T_{IE} , expressa em percentual), no Valor do Veículo Sem Rodagem (VVS_R), na Taxa de Remuneração (T_{RM} , expressa em percentual) e no Percurso Médio Anual (PMA), da seguinte forma:

$$RM_{IE} = \frac{VVS_R \times T_{IE} \times T_{RM}}{PMA}$$

Art. 34 - Os gastos com Mão-de-Obra (MO) dizem respeito aos custos que integram o montante total dos salários e encargos (SE) dos empregados diretamente alocados na operação (Motoristas, Cobradores, Fiscais e Pessoal de Manutenção), Fardamento (F), Cesta Básica (CB) e Vale Refeição (VR), da seguinte forma:

$$MO = SE + F + CB + VR$$

§ 1º - O total de Salários e Encargos (SE) é obtido pela soma do dispêndio com tal rubrica de cada categoria profissional, o qual é calculado da seguinte maneira:

$$SE_{CategoriaX} = \frac{(SL_{CategoriaX} + PD_{CategoriaX}) \times EC \times FU_{CategoriaX}}{PMA/12}$$

onde:

- $SL_{CategoriaX}$ = salário da categoria (Motoristas, Cobradores, Fiscais e Pessoal de Manutenção), expresso em R\$;
- $PD_{CategoriaX}$ = produtividade da categoria (Motoristas, Cobradores, Fiscais e Pessoal de Manutenção), expresso em R\$;
- EC = percentual incidente sobre salários relativos a encargos sociais, determinados à legislação trabalhista em vigor, como INSS, FGTS, horas-extras, adicional noturno, férias, décimo terceiro salário, entre outros;
- $FU_{CategoriaX}$ = fator de utilização da categoria (Motoristas, Cobradores, Fiscais e Pessoal de Manutenção), sendo definido como nº de empregados por veículo em operação; e
- PMA = Percurso Médio Anual, expresso em km.

§ 2º - O Fardamento (F) constitui o total despendido pelas concessionárias e permissionárias com uniformes de seus empregados.

§ 3º - Cesta Básica (CB) e Vale Refeição (VR) são valores a que faz jus cada funcionário por força de Convenção Coletiva de Trabalho, calculados de acordo com o que segue abaixo:

$$CB = \frac{V_{CB} \times \sum FU}{PMA/12}$$

$$VR = \frac{V_{RF} \times \sum FU}{PMA/12}$$

onde:

- V_{CB} = valor mensal e por funcionário a ser despendido a título de Cesta Básica;

- V_{RF} = valor mensal e por funcionário a ser despendido a título de Vale Refeição.
- ΣFU = soma dos fatores de utilização; e
- PMA = percurso médio anual (km).

Art. 35 - Os Gastos com Administração (GA) referem-se a custos relacionados à manutenção e administração das concessionárias e permissionárias necessários à operacionalização dos serviços, compondo-se da seguinte forma:

$$GA = AD + PA + SOL + SRC + REP_{Lei-14.024}$$

onde:

- AD = Despesas inerentes à administração da empresa, referentes a material de expediente, energia e água, entre outros itens, determinadas a partir da análise de relatórios contábeis referidos no art. 8º da presente resolução;
- PA = Valor dos dispêndios com pessoal administrativo, correspondendo aos salários e encargos sociais **de todos aqueles não diretamente alocados na operação (contadores, gerentes, secretárias e outros profissionais ocupados em atividades administrativas)**. Determinado a partir da análise de relatórios contábeis referidos no art. 8º da presente resolução;
- SOL = seguro obrigatório (seguro DPVAT) e licenciamento (definido pelo Detran-Ce). Valores obtidos junto ao Detran-Ce;
- SRC = seguro responsabilidade civil. Obtido junto ao Detran-Ce; e
- $REP_{Lei-14.024}$ = Repasse referente à Lei Estadual nº 14.024/2007 e vinculado à Ufir-CE.

Parágrafo único - Cada item acima é dividido pelo Percurso Médio Anual (PMA) ou pelo Percurso Médio Mensal (PMM, definido como o quociente do PMA por doze), sendo expressos em R\$/Km.

SEÇÃO VI DA TRIBUTAÇÃO

Art. 36 - A Tributação incidente sobre o sistema (T), engloba todas as espécies tributárias indiretas incidentes sobre a operação, a saber: ICMS, PIS e COFINS.

§ 1º - O valor relativo aos dispêndios associados à tributação será estabelecido com base na aplicação da alíquota agregada dos tributos referidos no *caput* desse artigo sobre o valor da receita requerida para a cobertura dos custos fixos e custos variáveis incorridos.

§ 2º - No tocante ao imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), deve ser analisada a possibilidade de redução ou isenção de suas alíquotas mediante pactuação formal das concessionárias e permissionárias junto à fazenda estadual.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 37 – As delegatárias deverão dar ampla divulgação aos usuários dos novos valores das tarifas revisadas, explicitando as razões das respectivas alterações, utilizando-se, pelo menos, um jornal de grande circulação no âmbito das áreas afetadas às concessões e permissões, antes da data da entrada em vigor desses novos valores.

Art. 38 – As receitas oriundas dos serviços de fretamento, turismo, veiculação de publicidade, transporte de encomendas e cargas poderão ser revestidas em prol da modicidade tarifária, de acordo com o Decreto Estadual nº 29.687/2009.

Art. 39 – Por meio de seu Conselho Diretor, a Arce deverá decidir pela inclusão ou não de nova rubrica relacionada ao cálculo Coeficiente Tarifário (CT_T), no prazo de pelo menos 30 (trinta) dias antes do início do processo de análise, levando-se em consideração a disponibilidade tempestiva e confiável dos dados por parte dos concessionários e permissionários.

Art. 40 - As dúvidas suscitadas na aplicação desta resolução serão resolvidas pela Arce.

Art. 41 - Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação e revoga as demais disposições em contrário.

SEDE DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ – Arce, em Fortaleza, aos XX de XXX de 2013.

GUARACY DINIZ AGUIAR
Presidente do Conselho Diretor da Arce

JOSÉ LUIZ LINS DOS SANTOS
Conselheiro Diretor da Arce

FÁBIO ROBSON TIMBÓ SILVEIRA
Conselheiro Diretor da Arce

014Mar13

ANEXO I – Planilha Tarifária

Anexo
Planilha tarifária - Sistema Interurbano

| | |
|-------------------------|--|
| PMA [km / (veic x ano)] | |
| Lotação Média | |
| Gratuidades* | |
| Lot. Pag. Disponível | |
| Ind. Aproveitamento (%) | |
| Lot. Pag. Média | |
| Estudantes (%) | |

| Taxas e Tributos | |
|------------------|--|
| UFIRCE (R\$) | |
| ICMS (%) | |
| PIS (%) | |
| COFINS (%) | |
| OUTROS (%) | |
| TOTAL (%) | |

| Veículo Padrão: ÔNIBUS RODOVIÁRIO | |
|-----------------------------------|-----|
| Chassi: | R\$ |
| Carroceria: | R\$ |
| Veic. Pad. com Rodagem | R\$ |
| Veic. Pad. sem Rodagem | R\$ |
| Encargos Sociais (%) | |

| INSUMOS | PARÂMETROS BÁSICOS | PREÇOS DOS INSUMOS | CUSTO (R\$ / Km) | % TOTAL |
|-------------------------------------|---|--------------------|------------------|---------|
| 1. CUSTOS VARIÁVEIS | | R\$ / unid | | |
| 1.1. COMBUSTÍVEL e ADITIVO | | | | |
| Diesel | L / km | | | |
| Aditivo (ARLA) | L / km | | | |
| 1.2. LUBRIFICANTES | | | | |
| Oleo cárter | L / km | | | |
| Oleo câmbio | L / km | | | |
| Oleo transmissão | L / km | | | |
| Fluido freio | L / km | | | |
| Oleo hidráulico | L / km | | | |
| Graxa | Kg / km | | | |
| 1.3. RODAGEM | | | | |
| Numero de recapagens | | | | |
| Vida útil Pneu (275/80 R22,5) | Km | | | |
| Vida útil Câmara | Km | | | |
| Vida útil Protetor | Km | | | |
| 1.4. PEÇAS E ACESSÓRIOS | | | | |
| 2. CUSTOS FIXOS | | | | |
| 2.1. DEPRECIAÇÃO | | | | |
| Veículo: ônibus sem rodagem | Vida útil (anos): _____ Valor residual (%): _____ | | | |
| Instalações e equipamentos | Investimento (%): _____ | | | |
| 2.2. REMUNERAÇÃO | | | | |
| 2.2.1. Veículo | Idade Média da frota (anos): _____ | | | |
| 2.2.2. Almoxnarado | Investimento (%): _____ | | | |
| 2.2.3. Instalações e equipamentos | Investimento (%): _____ | | | |
| | Taxa de rem. (% ao ano): _____ | | | |
| 2.3. MAO-DE-OBRA | F.U. Coef. Enc.Sociais Produtividade | Salário | | |
| 2.3.1. Motorista | | | | |
| 2.3.2. Cobrador | | | | |
| 2.3.3. Fiscal | | | | |
| 2.3.4. Despachante | | | | |
| 2.3.5. Manutenção | | | | |
| 2.3.6. Manobreiro | | | | |
| 2.4. ADMINISTRAÇÃO | | | | |
| 2.4.1. Repasse Lei Est. 14.024/2007 | | | | |
| 2.4.2. Desp. Administração | R\$ / (veic x mês) | | | |
| 2.4.3. Pessoal de administrativo | R\$ / (veic x mês) | | | |
| 2.4.4. Seguro Obrig./Licenciamento | R\$ / (veic x ano) | | | |
| 2.4.5. Seguro Responsab. Civil | R\$ / (veic x ano) | | | |
| 2.4.6. Fardamento | R\$/mês | | | |
| 2.4.7. Cesta Básica | R\$ / (func x mês) | | | |
| 2.4.8. Vale Refeição | R\$ / (func x dia) | | | |

| |
|---|
| Custo total sem Tributos (R\$/Km) |
| Custo dos Tributos (R\$/Km) |
| Custo total com Tributos (R\$/Km) |
| Fator de Redução - Receitas Complementares (%) |
| Custo Final (R\$/Km) |
| Coefficiente Tarifário (R\$/pass x Km) |

ANEXO II – Metodologia, Critérios e Procedimentos

014/2013

1- Da Coleta de Dados, Tratamento Estatístico e Seleção de Valores a Serem Considerados

Os subitens a seguir visam a explicitar o procedimento a ser empregado no tratamento estatístico dos dados coletados, tendo como objetivo a definição dos valores a serem considerados nos cálculos dos custos e dos coeficientes tarifários.

Coleta de Dados

Os dados necessários para determinação de índices e parâmetros de consumo, indicadores de eficiência, bem como para “benchmarking” podem ser obtidos das seguintes fontes:

- Transportadoras: por meio de solicitações específicas da Arce ou por meio da obrigatoriedade de apresentação de dados operacionais (Resolução 145 – REO);
- Detran/Ce;
- Outros órgãos gestores e reguladores;
- Pesquisa direta; e
- Outros estudos técnicos.

Transportadoras

Tendo por fundamento a previsão legal constante no artigo 16, inciso II da Lei Estadual nº 13.094/2001, as transportadoras têm como encargo, entre outros, o correto fornecimento e atendimento de informações, dados, planilhas de custo, fontes de receitas principal, alternativa, acessória, complementar ou global, documentos e outros elementos, sempre na forma e periodicidade requisitados.

É com base nisso que a Resolução Arce nº 145/2010 determina a apresentação, a cada trimestre, do Relatório de Estatísticas Operacionais (REO), que se constitui em uma série de informações relevantes acerca da operação mensal dos delegatários, abrangendo dados relativos ao número de passageiros, quilometragem percorrida, litros de combustível consumidos etc. Além disso, outras rubricas podem ser requisitadas e também utilizadas para fins de cálculo tarifário.

Todavia, em virtude da assimetria de informações a que a Arce está sujeita, os dados informados não podem ser usados sem antes passar por uma análise crítica e comparativa, de modo que os resultados preliminares obtidos possam ser utilizados com plena solidez de que correspondem àqueles de fato experienciados pelas transportadoras do(s) sistema(s).

Órgão Gestor do STIP-CE

O Detran/Ce, por ocupar a função de Órgão Gestor do Sistema, deveria possuir dados que refletissem, com grande proximidade, aqueles realmente praticados na operação do STIP-CE. Entretanto, este órgão sofre do mesmo problema de assimetria sofrido pela Arce, tornando-se uma fonte importante apenas quando se trata de dados cadastrais.

Logo, há uma necessidade de validação de informações, o que poderá ser sanada mediante levantamentos de campo. Eles possibilitam obter, in loco, dados operacionais que tendem a solidificar o entendimento técnico, de maneira amostral, acerca de alguns índices e parâmetros de consumo, bem como indicadores de eficiência.

Outros Órgãos Gestores ou Reguladores

A existência de outros Órgãos Gestores e outras Agências Reguladoras permite conhecer as experiências concretas na coleta de dados, bem como a utilização prudente dos resultados obtidos na análise de informações relativas ao STIP-CE.

Outros Estudos Técnicos

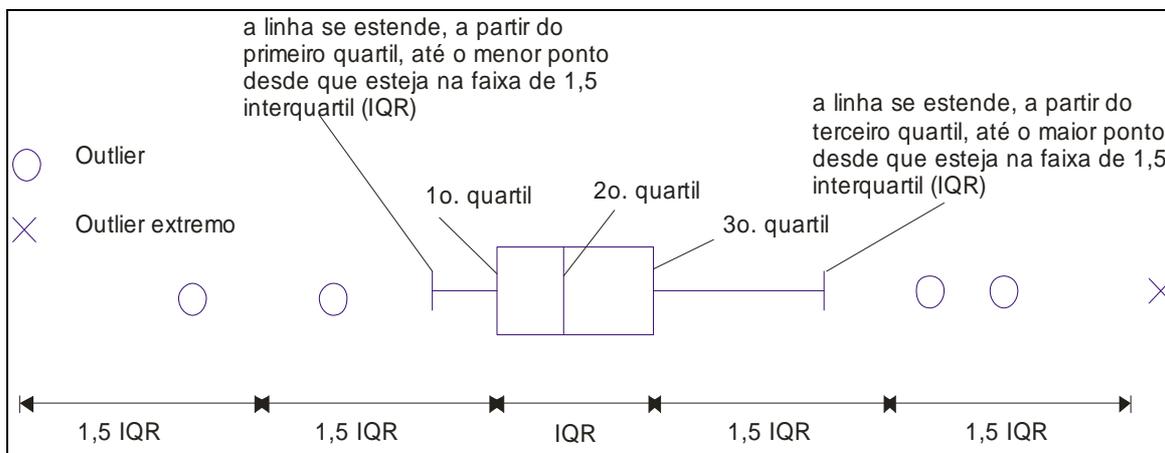
A literatura técnica também constitui fonte importante de dados, servindo principalmente como balizador. Ressalte-se que os estudos técnicos devem ser compatíveis com o objeto de estudo, ou seja, as publicações técnicas utilizadas devem guardar semelhança, por exemplo, com o tipo e características do serviço.

Tratamento Estatístico

Além de levantar os parâmetros representativos de cada área de operação, tem-se como objetivo também determina-los por sistema (interurbano e metropolitano) em diversos níveis de agregação, utilizando-se, para tanto, de ferramentas relacionadas a estatística descritiva. Serão calculadas medidas de tendência central (média, mediana, moda) e de dispersão (variância, desvio padrão, amplitude).

Estes parâmetros estatísticos deverão ser calculados para todos os dados coletados, sem nenhuma forma de expurgo. O objetivo é verificar as informações da forma como foram encaminhadas e analisar as diferenças entre empresas, áreas e sistemas.

Posteriormente estes dados sofrerão uma “crítica estatística” visando a verificar a consistência das informações encaminhadas e a determinação dos valores representativos do sistema. Esta crítica deve se basear na construção de gráficos de caixa, mais conhecidos como “boxplot”, onde serão eliminados aqueles considerados muito extremos e, portanto, “outliers” da amostra considerada. A ilustração a seguir apresenta o esquema de um “boxplot” e seus elementos.



Nesse sentido, a construção de diagramas de caixa (boxplot) permite descrever, simultaneamente, várias características importantes do conjunto coletado, inclusive a identificação números que estejam extremamente longe do comportamento geral, os chamados “outliers”.

Um diagrama de caixa apresenta três quartis, o mínimo e o máximo dos dados em uma caixa retangular, alinhados tanto horizontal como verticalmente. A caixa inclui a amplitude interquartil, com o canto inferior (ou esquerdo) no primeiro quartil, e o canto superior (ou direito) no terceiro quartil. Uma linha é desenhada, através da caixa, no segundo quartil, que coincide com a mediana. Uma linha estende-se de cada extremidade da caixa. A linha inferior começa no primeiro quartil indo até o menor valor do conjunto de dados dentro das faixas de 1,5 interquartis a partir do primeiro quartil. A linha superior começa no terceiro quartil indo até o maior valor do conjunto de dados dentro das faixas de 1,5 interquartis do terceiro quartil. Dados mais afastados que os limites inferior e superior são assinalados como pontos isolados. Um dado além da linha conectada à caixa, porém a menos de três amplitudes interquartis da extremidade mais próxima da caixa é chamado de outlier. Um dado afastado mais de 3 amplitudes interquartis da extremidade mais próxima é chamado de outlier extremo.

Após a eliminação desses valores, os parâmetros estatísticos serão novamente calculados. Estes novos parâmetros serão considerados representativos para fins de relatórios anuais (anúários ou relatórios operacionais). Estes resultados também serão comparados com o resultado de outros estados ou com resultados apontados por outros estudos.

Essa operação de “benchmarking” tem grande valor, pois, na medida em que serve de baliza, confere alto grau de realidade ao estudo dos índices e parâmetros operacionais, afastando possíveis questionamentos quanto à adequabilidade e verossimilhança dos resultados alcançados. Em outras palavras, os coeficientes e parâmetros estatisticamente representativos de cada área do sistema não serão automaticamente considerados para efeito de cálculo tarifário, devendo passar pelo crivo técnico em face da existência de melhores desempenhos em sistemas

semelhantes, ou mesmo pela aplicação de metas eficiência julgadas necessárias pelo ente regulador. Na ocorrência, esses novos montantes devem ser justificados e apresentados em Nota Técnica a ser discutida junto à sociedade.

Salienta-se que caso, nos dados originais encaminhados, for verificada alguma informação claramente equivocada por apresentar valor tecnicamente impossível ou inviável, esta poderá ser retirada da amostra mesmo antes de qualquer análise e que na oportunidade do cálculo de tarifas ou revisões das mesmas, outras questões devem ser consideradas, tais como metas de eficiência, incompatibilidade de valores informados e valores levantados em campo, resultados tecnicamente inaceitáveis, modicidade tarifária entre outros.

2- Da Determinação dos Parâmetros Operacionais

Quilometragem Percorrida

A quilometragem percorrida durante determinado período, obviamente, não possui característica de variável de custo, entretanto é um dos insumos para cálculo das tarifas, sendo o denominador dos custos totais para a obtenção do custo quilométrico (R\$/km).

A quilometragem percorrida de cada linha em operação é apurada diretamente nos relatórios encaminhados pelas transportadoras e deve ser apurado no período mínimo de 12 meses. Obrigação essa definida pela Resolução no. 145 de 2010 (REO)

Por sua vez o PMA (percurso médio anual) será determinado pela razão entre a quilometragem percorrida no período pela frota utilizada, obtendo-se desta forma um indicador de produtividade de cada veículo. Salienta-se que para o cálculo somente serão considerados os deslocamentos ou distâncias entre os pontos de origem e destinos de cada linha não considerando, portanto, o percurso entre garagem - origem da linha, fim da linha - garagem ou assemelhados.

$$PMA = \frac{\text{km total}}{\text{frota total}}$$

Passageiros Transportados e Passageiros Equivalentes

Assim como a informação de quilometragem percorrida, os dados referentes à quantidade de passageiros transportados, por viagem e por linha, também são informados à Arce, em cumprimento a preceitos estabelecidos em Resolução. Ainda da mesma forma que a quilometragem percorrida, o número de passageiros transportados é um dos insumos para cálculo das tarifas e de alguns indicadores de eficiência.

No cálculo das tarifas este elemento é, de maneira simplificada, o denominador da fração. Ou seja, dividem-se os custos de operação do sistema pelos passageiros obtendo-se a valor da tarifa.

A fonte principal para tal informação são os dados contidos nos REO's (resolução Arce nº 145/2010), que poderão ser checados por procedimentos paralelos, como a realização de pesquisas de campo ou mesmo definição de metas de eficiência a serem atingidas pelos operadores do sistema.

Para efeito de cálculo será considerado o princípio de passageiro equivalente. Passageiro equivalente é o número de passageiros que ao fazer a viagem completa ou pagar a passagem "cheia" (sem descontos e referente à viagem completa) equivaleriam ao número de passageiros pagantes efetivamente transportados.

Determinação do Consumo de Combustível

Os dados terão origem nas transportadoras, que devem informar à Arce, em formato e periodicidade definidos, o número de litros utilizados na operação dos diversos sistemas, no nível de desagregação solicitado. De posse do total de quilômetros percorridos, de acordo com o nível de agregação desejado, calcula-se o consumo em litros por quilômetro (l/km) e o rendimento em quilômetros por litro (km/l) para cada transportadora.

Os dados originados nas transportadoras devem passar por validação. Esta validação será realizada por tratamento estatístico, "benchmarking" ou com base em coleta de dados em campo.

Determinação da Durabilidade dos Pneus

Para a análise da durabilidade dos pneus os dados serão coletados junto às empresas operadoras que devem informar à Arce, em formato e periodicidade definidos, o número de pneus utilizados na operação dos diversos sistemas e no nível de desagregação solicitado. De posse do total de pneus utilizados ou adquiridos, de acordo com o nível de agregação desejado, calcula-se a durabilidade em quilômetros por pneu, utilizando-se para tanto a informação de quilometragem percorrida no período. Desta forma, a durabilidade acrescida pelo uso de recapagens já está implícita.

O estudo do consumo de material de rodagem pode ser feito por Área de Operação ou por empresa. Neste caso, os dados devem ser obtidos dos operadores por meio de preenchimento de formulário que contemple a quantidade de pneus utilizada por mês no período analisado e, caso sejam usadas, o número, em média, de recapagens por pneu, ou ainda pela simples informação da durabilidade do pneu.

Desta forma, desde que a transportadora não utilize um número excessivo de recapagens, sempre haverá renovação do material de rodagem ao longo do ano e,

quando analisada juntamente com a quilometragem percorrida e será possível estimar a durabilidade dos pneus.

As informações enviadas pelos operadores, por estarem sujeitas à assimetria de informações, devem ser checadas. Para tanto, um plano de auditoria pode ser desenvolvido para avaliar, por exemplo, as notas fiscais de compra de pneus, confirmando, ou não, a informação enviada nos formulários.

Convém salientar que a indústria de fabricação de pneus promoveu alteração do tipo “diagonal” ou “convencional” para o tipo “radial”. No pneu convencional a carcaça é composta de lonas sobrepostas e cruzadas umas em relação às outras. Já no pneu radial, os cabos da carcaça estão dispostos em arcos perpendiculares ao plano de rodagem e orientados em direção ao centro do pneu. Assim, o primeiro tipo apresenta desgaste com menor quilometragem percorrida e gera um consumo de combustível mais elevado, enquanto o segundo possibilita maior quilometragem e promove redução no consumo de combustível.

Determinação do Consumo de Peças e Acessórios

A análise dos gastos com peças e acessórios separadamente para cada linha do sistema torna-se inviável, pois as transportadoras reorganizam a distribuição de seus veículos em suas linhas. Desta forma, quando um determinado veículo, que operava certa linha, é remanejado e passa a operar outra linha, os gastos com peças e acessórios referentes ao veículo deixam de estar estritamente relacionados com a linha operada inicialmente, tendo em vista que, ao final de determinado período, o veículo pode ter operado linhas com características diferentes.

Na opção de análise por Área de Operação ou por transportadora, os gastos com peças e acessórios são avaliados com base em informações prestadas pelos operadores, sendo estas, posteriormente, confrontadas com outras fontes, como estudos técnicos, experiências de outras entidades e etc. Além disso, da mesma forma como procedido para análise das informações prestadas pelos operadores relativas à durabilidade dos pneus, as informações relativas aos gastos com peças e acessórios podem ser confirmadas por meio de auditorias.

Vale ressaltar que, neste caso e em outros semelhantes, deve-se considerar um rateio dos custos entre os sistemas operados pela transportadora, ponderado, por exemplo, considerando a quilometragem percorrida em cada tipo de serviço.

Dada a grande variabilidade de referências, marcas, durabilidade, e a critério da Arce poderá ser utilizada faixas de consumo/gasto recomendadas pelo GEIPOT (0,0033 – 0,0083) para determinação do coeficiente de peças e acessórios ou por outra Agência Reguladora ou Órgão Gestor. Esse coeficiente é aplicado sobre o preço de um veículo novo (menos rodagem) e dividido pelo Percurso Médio Mensal (PMM). Deve-se adotar esta quando a apuração direta dos custos for inviável.

Determinação do Consumo de Lubrificantes

A alternativa mais indicada para exame do consumo de lubrificantes é a de análise por Área de Operação ou por transportadora, onde os operadores informam, no formato e período definidos, seus gastos com lubrificantes. Tais informações devem passar por crivo técnico para tentar, ao máximo, minimizar possíveis incongruências nos dados informados. A certificação técnica pode ser realizada por meio de comparação com publicações técnicas.

Entretanto, dada a grande dificuldade na apuração e a critério da Arce pode-se utilizar os coeficientes apresentados pelo GEIPOT no estudo publicado em 1996 e intitulado de Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos Instruções Práticas Atualizadas, ou adotados por outra Agência Reguladora ou Órgão Gestor.

Os coeficientes sugeridos pelo GEIPOT são na verdade uma correlação com o consumo de combustível (óleo diesel), ou seja, um coeficiente equivalente ao óleo diesel. Esse coeficiente está entre 0,04 e 0,06 e, para determinar o custo multiplica-se o coeficiente adotado pelo preço do litro do combustível obtendo-se um custo quilométrico.

Veículo Padrão e Frota

Através dos cadastros do Detran/Ce ou de informações encaminhadas pelos próprios operadores, é possível verificar o número de veículos utilizados durante os últimos 12 meses, seus tempos de uso e quais os chassis e carrocerias mais utilizados. A partir disso, se estabelece o veículo tipo do sistema que será referência para o estabelecimento dos preços. Salienta-se que esse veículo tipo deve atender às normas e requisitos mínimos, podendo ser apontado pela Arce outro veículo que atenda à normatização e que seja de aquisição mais barata a fim de preservar a modicidade tarifária. Essa alternativa considera que a aquisição por parte das operadoras de veículos com padrão técnico ou de qualidade superior e mais caros do que os que atendem ao mínimo exigido trata-se de uma estratégia comercial das operadoras e não deve ser repassada para o preço da tarifa. Ressalvados os casos onde o próprio Poder Público exigir a atualizações ou melhoria nos equipamentos/veículos utilizados.

Fator de utilização

Para efeito de determinação dos fatores de utilização visando à revisão opta-se por realiza-la por meio do método de cálculo proposto pelo GEIPOT.

Esta metodologia da programação operacional e da determinação, para cada faixa horária (dias úteis, sábado e domingo), do número de veículos utilizados e da duração equivalente de operação. Juntando-se essa informação com a jornada de trabalho chega-se ao número de profissionais necessários. Posteriormente estima-se a quantidade de pessoal necessário para cobrir folgas, férias e faltas.

A metodologia a ser adotada para calcular o Fator de Utilização de motoristas e cobradores será baseada no Anexo II da cartilha “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos – Instruções Práticas Atualizadas – 2ª Edição – 1996” da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT.

Os dados básicos para obtenção do Fator de Utilização pela metodologia GEIPOT são a programação da operação do sistema e a jornada diária de trabalho de motoristas e cobradores.

A obtenção do Fator de Utilização é determinada com as seguintes etapas:

1º passo: Determinação 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.

2º passo: Identificação da maior quantidade de veículos utilizada em uma faixa horária e considerar esse valor como sendo 100% 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.

3º passo: Determinação da duração equivalente de operação (A) para um dia útil que é a soma dos percentuais da frota operante em dias úteis e dividido o resultado por 100.

4º passo: Jornada diária de trabalho (B) dos motoristas e cobradores baseado na convenção ou acordo coletivo.

5º passo: Cálculo do Coeficiente de utilização em horas normais (C) que é a divisão da duração equivalente de operação (A) pela jornada diária de trabalho (B). Se o resultado do coeficiente de utilização (A/B) for superior a 2 (dois), a parcela que exceder corresponderá à prorrogação da jornada de trabalho (D).

6º passo: Cálculo do Coeficiente de utilização (F) que é o coeficiente de utilização de horas normais (E) somado ao produto do coeficiente de horas extras (D) multiplicado por 1,5 (percentual de 50%, segundo o disposto no inciso XVI do art. 7º da Constituição Federal).

7º passo: Cálculo do pessoal para cobrir folgas, férias e faltas (G) que leva em consideração o repouso semanal remunerado, o repouso remunerado em dias de feriados nacionais e religiosos, as férias e as faltas não justificadas ou decorrentes de enfermidades.

8º passo: Obtenção do Fator de Utilização (F +H) que corresponderá à soma do Coeficiente de utilização (E) com os acréscimos referentes a pessoal para cobrir folgas e férias e pessoal reserva.

3- Da Determinação de Valores

Os subitens a seguir visam explicitar o procedimento a ser empregado na definição dos valores a serem considerados nos cálculos dos custos e dos coeficientes tarifários.

Valor do Veículo Padrão

Determinado com base nos valores médios de aquisição, comprovados pelas correspondentes notas fiscais, referidas no artigo 9º dessa Resolução.

Valor do item Combustível

Determinado a partir de levantamento de preços junto a seu(s) fornecedor(es), observado o limite representado pelo Valor Máximo de Referência de Insumos (VMRI) correspondente, definido como a média aritmética dos valores de aquisição, comprovados pelas correspondentes notas fiscais (referidas no artigo 9º desta Resolução), acrescida de 10% de seu valor.

Quando o valor determinado a partir de levantamento de preços for maior do que o VMRI correspondente, deverá ser desconsiderado, sendo substituído por esse último.

Valor do item Aditivo ao Combustível (ARLA)

Determinado a partir de levantamento de preços junto a seu(s) fornecedor(es), observado o limite representado pelo Valor Máximo de Referência de Insumos (VMRI) correspondente, definido como a média aritmética dos valores de aquisição, comprovados pelas correspondentes notas fiscais (referidas no artigo 9º desta Resolução), acrescida de 10% de seu valor.

Quando o valor determinado a partir de levantamento de preços for maior do que o VMRI correspondente, deverá ser desconsiderado, sendo substituído por esse último.

Valor do item Lubrificantes

Valor do item Rodagem

Subitem Recapagem

Determinado com base nos valores médios do serviço de recapagem, comprovados pelas correspondentes notas fiscais, referidas no artigo 9º dessa Resolução.

Subitem Pneus

Determinado com base nos valores médios de aquisição, comprovados pelas correspondentes notas fiscais, referidas no artigo 9º dessa Resolução.

Valor da Taxa de Remuneração

Corresponde ao valor adotado para tal item na proposta apresentada por ocasião da licitação do serviço público objeto desta resolução.

Valor da Taxa de Investimento em Almoxarifado

Corresponde ao valor adotado para tal item na proposta apresentada por ocasião da licitação do serviço público objeto desta resolução.

Valor da Taxa de Investimento em Instalações e Equipamentos

Corresponde ao valor adotado para tal item na proposta apresentada por ocasião da licitação do serviço público objeto desta resolução.