ARCE AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ

RESOLUÇÃO Nº XXX, DE XX DE XXXXXX DE 201X

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

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 nº 12.786, de 30 de dezembro de 1997, e o artigo 3º, inciso XII do Decreto Estadual nº 25.059, de 15 de julho de 1998;

CONSIDERANDO os termos da Lei Estadual n° 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 § 1°, do art. 63, da Lei Estadual n° 13.094, de 12 de janeiro de 2001, e suas alterações, que regram o sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará;

CONSIDERANDO o Decreto Estadual n° 29.687, de 18 de março de 2009, e suas alterações, que aprovou o regulamento dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros estadual;

CONSIDERANDO os contratos de concessão do serviço regular interurbano firmados entre o Estado do Ceará e as transportadoras operantes no serviço público de transporte interurbano rodoviário de passageiros estadual;

RESOLVE:

CAPÍTULO I

DO OBJETIVO E PRINCÍPIOS

Art. 1º - Esta resolução visa a disciplinar os procedimentos a serem adotados na formulação, apresentação e acompanhamento de propostas de revisão ordinária das

tarifas relacionadas ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará – serviço regular interurbano.

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 8°, da Lei Estadual n° 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, 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 - Serão consideradas as áreas de operação definidas na licitação e nos contratos respectivos.

Art. 3º - As revisões tarifárias ordinárias, realizadas pela ARCE, compreenderão a reavaliação das condições da prestação dos serviços e das tarifas praticadas objetivando incorporar às tarifas os efeitos decorrentes de ganhos de produtividade, de inovações tecnológicas ou de outros fatores que repercutam em sua determinação.

§ 1º - 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, não sendo considerado para fins de revisão tarifária.

§ 2º - O patamar e a evolução dos indicadores (oferta e demanda) guardarão relação com a eficiência operacional, devendo ser analisadas as variações entre indicadores e entre seus componentes.

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 DAS ETAPAS DAS REVISÕES ORDINÁRIAS

Art. 5º - A primeira revisão ordinária de tarifa será realizada nos termos do contrato de concessão e as subsequentes terão periodicidade de 03 (três) anos.

Art. 6º - As concessionárias 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.

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 concessionárias 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 concessionárias deverão fornecer à ARCE, até o dia 15 de abril do ano em que se realizar revisão ordinária de tarifas, os seguintes documentos:

I. Relatório de Estatísticas Operacionais (REO) dos últimos 12 (doze) meses, caso não os tenham apresentado tempestivamente, de acordo com a norma correspondente;

II. Balancetes Contábeis mensais dos últimos 12 (doze) meses, caso não os tenham apresentado tempestivamente, de acordo com a norma correspondente;

III. Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício do último exercício social;

IV. Notas Fiscais de aquisição de combustíveis, pneus, serviços de recapagem e lubrificantes dos últimos 02 (dois) meses;

V. Notas Fiscais dos últimos 10 (dez) veículos adquiridos e dos respectivos equipamentos e serviços adicionais necessários à sua compra e operacionalização;

VI. Notas Fiscais dos últimos 10 (dez) veículos vendidos;

VII. Demonstrativo de Alocação da Frota, contendo:

a) quantidade de veículos por espécie de serviço prestado (Internacional, Interestadual, Interurbano Total, Interurbano no Ceará, Metropolitano Total, Metropolitano no Ceará, Urbano e Fretamento); e

b) frota operante, discriminando-se quantitativo total, próprio e alugado por período;

VIII. Demonstrativo de Frota Operante nos Serviços 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;

IX. Gastos mensais com Peças e Acessórios dos últimos 12 (doze) meses;

X. 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;

XI. Cópia da Negociação Coletiva de Trabalho em vigor;

XII. Demonstrativo de despesas com Pessoal Administrativo (administração, gerenciamento da operação, vendas próprias e terceiros), contendo número mensal de empregados e o respectivo total salarial despendido, referente aos últimos 12 (doze) meses;

XIII. Últimas 10 (dez) apólices de Seguro Responsabilidade Civil Obrigatório pactuadas;

XIV. Documentos referentes aos custos de aferição e de serviços de cronotacógrafos;

XV. Programação operacional do mês de abril, devendo conter pelo menos os seguintes campos: código da linha, área de operação, origem, destino, hora da partida, hora da chegada, quilometragem percorrida.

§ 1º - Os documentos referentes aos incisos I, II e III devem ser estruturados e enviados de acordo com as respectivas resoluções da ARCE.

§ 2º - Os documentos referentes aos incisos IV, V, VI, XI, XIII e XIV poderão ser enviados em formato digital (.pdf).

§ 3º - Os documentos referentes aos incisos VII, VIII, IX, X, XII e XV deverão ser enviados em formato digital (.xls ou .xlsx).

§ 4º - Caso o documento vigente do inciso XI deste artigo for o assinado no ano anterior à revisão tarifária em curso, para fins de cálculo do coeficiente tarifário, poderão ser considerados os valores constantes da proposta salarial apresentada pelas empresas concessionárias à(s) entidade(s) representativas dos trabalhadores do setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Ceará.

§ 5º - Os dados considerados no inciso XV deste artigo serão aqueles obtidos na primeira semana do mês de abril, que não se enquadre em feriados.

§ 6º - Será considerada idade média da frota de 04 (quatro) anos, conforme art. 77, § 2º, do Decreto Estadual nº 31.658, de 30 de dezembro de 2014.

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 (*CTf*) do serviço praticado é compatível com uma adequada correlação entre os custos necessários à operacionalização dos serviços 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 (*benchmaking*) e temporais, bem como de se estabelecer metas de eficiência.

§ 1º - Alguns itens de custos poderão ser levados em conta por conjunto de áreas operadas por uma mesma empresa devido à economia de escala operacional ou limitação de dados.

§ 2º - Para a efeito da determinação do coeficiente tarifário será considerada a metodologia detalhada nesta Resolução e em seus anexos.

SEÇÃO I

DA ESTRUTURA TARIFÁRIA

Art. 12 - A estrutura tarifária 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 à ARCE elaborar a planilha de custos, utilizando sistemática que viabilize a coleta de dados junto às concessionárias, fornecedores e outras fontes vinculadas.

Parágrafo único. 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 *Coeficiente 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 concessionárias;

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 máximo de cada linha do serviço do tipo 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 desta Resolução.

Art. 18 – Ao Coeficiente Tarifário (*CTf*) apurado será aplicado *Fator de Redução* (*FR%*), apurado de acordo com os contratos de concessão 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.

§ 3º - Para fins de cálculo do *Fator de Redução* (*FR%*) da tarifa, não serão consideradas as receitas auferidas pela frota de fretamento, não registrada junto ao órgão gestor do serviço de transporte rodoviário interurbano de passageiros do Estado do Ceará, em operação fora do referido serviço, as quais, juntamente com os correspondentes custos e despesas deverão ser objeto de contabilização em contas específicas, diferentes daquelas pertinentes aos registros contábeis relativos aos serviços públicos regulados.

Art. 19 – As concessionárias 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, de 18 de março de 2009.

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), 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);

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)

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**,** dentre outras, 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)

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" do veículo novo padrão 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 têm direito pelos capitais aplicados no sistema 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 (VVSR), Valor de Depreciação Anual (VDA, que leva em conta a idade média da frota) e Percurso Médio Anual (PMA), da seguinte forma:

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

§ 3º - A Remuneração de Almoxarifado (RM_{Alm}) é calculada com base em uma Taxa de Investimento em Almoxarifado (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_{IIE}, expressa em percentual), no Valor do Veículo Sem Rodagem (VVSR), na Taxa de Remuneração (T_{RM}, expressa em percentual) e no Percurso Médio Anual (PMA), da seguinte forma:

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

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;

PMA = Percurso Médio Anual, expresso em km.

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

§ 3º - Cesta Básica (CB) e Vale Refeição (VR) são valores a que faz jus cada funcionário por força de Negociação 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.

∑FU = somatório 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 necessários à operacionalização dos serviços, compondo-se da seguinte forma:

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

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;

SGC = seguro garantia contrato; e

$REP_{Lei\ 14.024}$ = Repasse referente à Lei Estadual nº 14.024/2007 e vinculado à UFIRCE.

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 ICMS, PIS e COFINS.

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

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 37 – As receitas oriundas dos serviços de fretamento, turismo, veiculação de publicidade, transporte de encomendas e cargas poderão ser revertidas em prol da modicidade tarifária, de acordo com o Decreto Estadual nº 29.687, de 18 de março de 2009, desde que operados pela frota do Serviço Regular Interurbano.

Parágrafo único - As receitas auferidas pela frota de fretamento, não registrada junto ao órgão gestor do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará, em operação fora do referido sistema, bem como os correspondentes custos e despesas deverão ser objeto de contabilização em contas específicas, diferentes daquelas pertinentes aos registros contábeis relativos aos serviços públicos regulados.

Art. 38 – Em relação ao processo de revisão ordinária das tarifas a ser realizado em 2016, os prazos para a realização das ações previstas nos arts. 6º e 7º desta Resolução, excepcionalmente, serão definidos pelo Conselho Diretor da ARCE após a abertura do correspondente processo administrativo, pela Coordenadoria Econômico-Tarifária.

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*f*), 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 a Resolução ARCE nº 169/2013 e demais disposições em contrário.

SEDE DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ – ARCE, em Fortaleza, aos XX de XXXX de 20XX.

ADRIANO CAMPOS COSTA
Presidente do Conselho Diretor da Arce

ARTUR SILVA FILHO

Conselheiro Diretor da Arce

FERNANDO ALFREDO RABELLO FRANCO
Conselheiro Diretor da Arce

HÉLIO WINSTON LEITÃO
Conselheiro Diretor da Arce

JARDSON SARAIVA CRUZ
Conselheiro Diretor da Arce

ANEXO I – Planilha Tarifária

ARCE AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ

Anexo

Planilha tarifária - Sistema Interurbano

PMA [km / (veíc 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$
Veíc. Pad. com Rodagem	R$
Veíc. Pad. sem Rodagem	R$

Encargos Sociais (%)	

INSUMOS	PARÂMETROS BÁSICOS			PREÇOS DOS INSUMOS	CUSTO (R$ / Km)	% TOTAL
1. CUSTOS VARIÁVEIS				R$ / unid		
1.1. COMBUSTIVEL 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						
Número de recapagens						
Vida útil Pneu (275/80 R22,5)		Km				
Vida útil Câmara		Km				
Vida útil Protetor		Km				
1.4. PEÇAS E ACESSORIOS						
2. CUSTOS FIXOS						
2.1. DEPRECIAÇAO						
Veículo: ônibus sem rodagem	Vida útil (anos):					
	Valor residual (%):					
Instalações e equipamentos	Investimento (%):					
2.2. REMUNERAÇAO						
2.2.1. Veículo	Idade Média da frota (anos):					
2.2.2. Almoxarifado	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. ADMINISTRAÇAO						
2.4.1. Repasse Lei Est. 14.024/2007		R$ / (veíc x mês)				
2.4.2. Desp. Administração		R$ / (veíc x mês)				
2.4.3. Pessoal de administrativo		R$ / (veíc x mês)				
2.4.4. Seguro Obrig./Licenciamento		R$ / (veíc x ano)				
2.4.5. Seguro Responsab. Civil		R$ / (veíc x ano)				
2.4.6. Seguro Garantia Contrato		R$ / (veíc x ano)				
2.4.7. Fardamento		R$/mês				
2.4.8. Cesta Básica		R$ / (func x mês)				
2.4.9. 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)	
Coeficiente Tarifário (R$/pass x Km)	

ANEXO II – Metodologia, Critérios e Procedimentos

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 nº 145/2010 – 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 13.094/01, 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 concessionários, 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 experenciados pelas transportadoras do(s) serviço(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

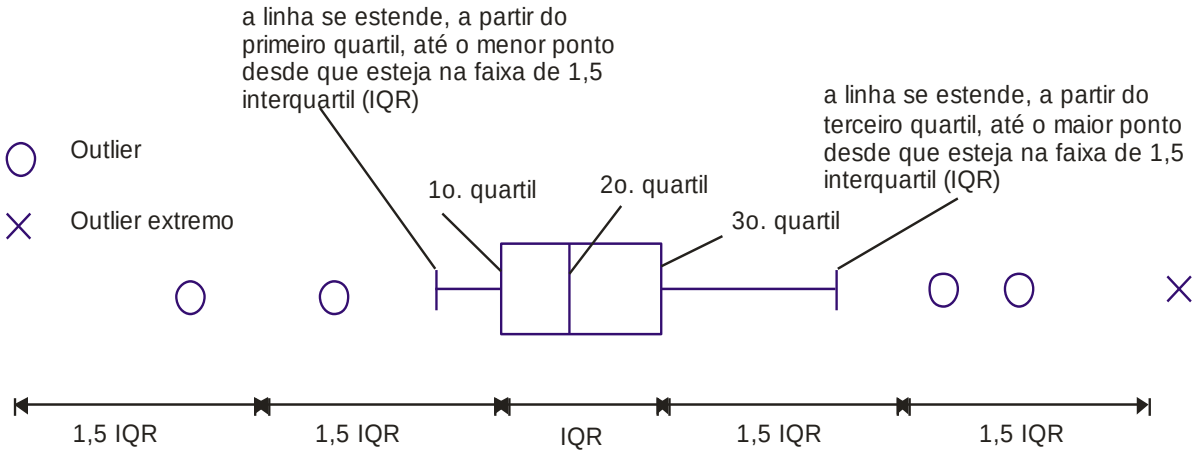
A literatura técnica também constitui fonte importante de dados, servindo principalmente como balizador. Ressalte-se que os estudos técnicos devem ser compatíveis com o objeto de estudo, ou seja, as publicações técnicas utilizadas devem guardar semelhança, por exemplo, com o tipo e características do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

Tratamento Estatístico

Além de levantar os parâmetros representativos de cada área de operação, tem-se como objetivo também determiná-los por serviço (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 serviços.

Posteriormente estes dados sofrerão uma “crítica estatística” visando a verificar a consistência das informações encaminhadas e a determinação dos valores representativos dos serviços. 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 (anuários 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 serviço 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).

O PMA (percurso médio anual) será determinado pela razão entre a Quilometragem total percorrida no período pela frota. Para sua definição deverá ser considerada a quilometragem autorizada pelo órgão gestor mediante ordens de serviço e a frota cadastrada junto ao DETRAN/CE. Para tanto, observando-se a variabilidade operacional das empresas no sistema, considera-se abril como mês de referência.

As informações apresentadas pelas transportadoras à ARCE também serão consideradas, sendo levantado esse indicador dos dados discriminados no Demonstrativo de Alocação da Frota, art. 9º, alínea a e art. 9º, alínea g.

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 serviço 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). E será calculado para cada área de operação, por

linhas e por mês. Para que haja um único valor de IPE, levanta-se a média ponderada pela quilometragem percorrida, obtidas do REO. É importante destacar 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 serviço.

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. Sua formulação segue abaixo:

$$IPE_{i,j} = \frac{Receita_{i,j}}{N^{o}Viagens_{i,j} \times TarifaMáxima_{i,j}}$$

Onde,

- *i* = linha operacional analisada;
- *j* = mês em que a linha é analisada;
- $Receita_{i,j}$ = receita auferida pela linha *i* e no mês *j*;
- $N^{o}Viagens_{i,j}$ = nº de viagens realizadas pela linha *i* e no mês *j;* e
- $TarifaMáxima_{i,j}$ = tarifa máxima da linha *i* e no mês *j*.

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 serviços, 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 serviços 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 serviço torna-se inviável, pois as transportadoras rearranjam 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 serviços 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, seus tempos de uso e quais os chassis e carrocerias mais utilizados. A partir disso, se estabelece o veículo tipo do serviço 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 realizá-la por meio do método de cálculo proposto pelo GEIPOT.

Esta metodologia da programação operacional e da determinação, para cada faixa horária (dias uteis, 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 serviço e a jornada diária de trabalho de motoristas e cobradores.

Para obtenção do Fator de Utilização, levar-se-á em conta a programação operacional apresentada pela empresa (de acordo com o art. 9, o), bem como aquele outorgado pelo DETRAN/CE para o mês de abril (considerado referência para expansão desse fator de oferta).

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 Negociação 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 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.

Caso não seja possível o levantamento de preços junto aos respectivos fornecedores, o valor deverá ser determinado a partir do levantamento de preços por meio da tabela FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas.

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.

Caso não seja possível o levantamento de preços junto aos respectivos fornecedores, o valor deverá ser determinado a partir do levantamento de preços junto

ao SLP - Sistema de Levantamento de Preços da ANP - Agencia Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, disponibilizado no sítio da ANP.

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

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 Rodagem

Subitem Recapagem

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.

Subitem Pneus

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 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.