

## DECRETO Nº 18.560, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2014.

**Regulamenta o art. 2º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, alterada pela Lei nº 8.023, de 24 de julho de 1997, disciplinando o processo de revisão tarifária do transporte coletivo por ônibus, e revoga os Decretos n. 14.459, de 30 de janeiro de 2004, e 18.150, de 3 de janeiro de 2013.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso de suas atribuições legais, nos termos do artigo 2º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, alterada pela Lei nº 8.023, de 24 de julho de 1997,

### D E C R E T A:

**Art. 1º** A Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) realizarão os levantamentos técnicos previstos na Planilha de Cálculo Tarifário definida neste Decreto, para aferir o custo operacional do sistema de transporte coletivo por ônibus, a fim de indicar a tarifa a ser fixada pelo Prefeito Municipal.

**Art. 2º** A metodologia de cálculo do custo operacional do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus deverá seguir a seguinte estrutura:

I – Custos Variáveis: combustível, óleos/lubrificantes e rodagem;

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

III – Custo Total: Custo Fixo acrescido do Custo Variável e dos Tributos.

**Art. 3º** Os Custos Variáveis, que se alteram em decorrência da quilometragem rodada pela frota, são constituídos pelas despesas com combustível, óleos/lubrificantes e rodagem.

§ 1º O coeficiente de consumo de combustível estabelecido por categoria de veículos utilizados na frota é o constante no Anexo I deste Decreto.

§ 2º Eventuais necessidades de determinação de coeficientes de consumo de combustível de combinações não previstas no Anexo I deste Decreto, antes da próxima revisão da planilha de cálculo, poderão ser realizadas através de pesquisa junto às empresas operadoras do sistema de transporte coletivo por ônibus.

§ 3º O coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes corresponde a 0,0222 (zero vírgula zero duzentos e vinte e dois); sendo que o custo por quilômetro do item óleos/lubrificantes será definido pela multiplicação do custo por quilômetro do combustível e do coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes.

§ 4º O custo com a rodagem será calculado levando-se em conta a utilização de:

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

b) 8 (oito) pneus radiais e 2 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos trucados; e

c) 10 (dez) pneus radiais e 2 (duas) recapagens para cada pneu, para os veículos especiais ou articulados.

§ 5º A vida útil dos pneus e das recapagens fica estabelecida em 228.046km (duzentos e vinte e oito mil e quarenta e seis quilômetros), obtida através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras apresentados à SMT/EPTC.

§ 6º O cálculo do custo por quilômetro com a rodagem deve ser realizado considerando-se as seguintes variáveis: quantidade e preços de pneus e recapagens de cada tipo de veículo e a vida útil total dos pneus, devendo ser ponderadas pela frota total do sistema.

**Art. 4º** Os Custos Fixos, independentemente da quilometragem rodada pela frota, são aqueles necessários à execução dos serviços, e o seu cálculo observará:

I – a depreciação dos veículos que compõem a frota, das máquinas, instalações e equipamentos e dos equipamentos embarcados nos veículos;

II – a remuneração de capital imobilizado em veículos, almoxarifado, máquinas, instalações e equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos;

III – a idade média da frota, não inferior a 5 (cinco) anos, para fins de cálculo da depreciação e da remuneração desta;

IV – a vida útil dos veículos que compõem a frota prevista na legislação vigente;

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

VI – o tipo de veículo a ser adotado, o qual será aquele que representa a ponderação dos preços dos modelos de famílias com as suas respectivas frotas, pela frota total do sistema, descontando do cálculo do preço do veículo médio os veículos que já ultrapassaram 10 (dez) anos de vida útil;

VII – a idade média da frota, para fins de cálculo do custo de depreciação e de remuneração investido na mesma;

VIII – o coeficiente de depreciação de máquinas, instalações ou equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos; o coeficiente de remuneração de almoxarifado e o coeficiente de remuneração de instalações ou equipamentos, levantados através da Planilha Nacional divulgada pelo GEI POT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, correspondem, respectivamente, a 0,0001 (um décimo de milésimo), a 0,0003 (três décimos de milésimo) e a 0,0004 (quatro décimos de milésimo);

IX – o coeficiente de peças e acessórios, calculado através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras, conforme Plano Padrão de Contas, criado pela SMT/EPTC, o qual corresponde a 0,0047 (quarenta e sete milésimos);

X – As despesas com pessoal de operação (motoristas, fiscais e cobradores) compreendidas pelos salários, os encargos sociais, o fator de utilização e o vale-refeição;

XI – O coeficiente de 0,1074 (um mil e setenta e quatro décimos de milésimo), correspondente ao fator de utilização de pessoal de manutenção, e o coeficiente de 0,0697 (seiscentos e noventa e sete décimos de milésimo), correspondente ao fator de utilização de pessoal de administração, calculados pela SMT/EPTC através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras; e

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

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

**§ 2º** Para o cálculo da depreciação e da remuneração do capital investido na frota, deve ser descontado do preço do veículo médio, o valor correspondente ao custo ponderado dos pneus, assim como considerado o Percurso Médio na unidade de tempo (PMut) total e a frota total.

**§ 3º** A idade média da frota, de que trata o inc. VII deste artigo, observará o seguinte:

I – se a idade média dos 4 (quatro) consórcios for igual ou inferior a 5 (cinco) anos, o cálculo do coeficiente final de depreciação mensal será obtido através da soma do produto da frota de cada consórcio pelo coeficiente de depreciação anual, cujo valor é 0,085 (oitenta e cinco décimos de milésimo); sendo que o coeficiente de remuneração anual, nesse caso, equivale a 0,0588 (quinhentos e oitenta e oito décimos de milésimo); e ambos os coeficientes deverão ser divididos por 12 (doze) meses;

II – se a idade média de 1 (um) ou mais consórcios for superior a 5 (cinco) anos, o cálculo do coeficiente final de depreciação e de remuneração mensal será obtido através da soma do produto da frota de cada consórcio pelo seu respectivo coeficiente de depreciação e de remuneração anual, cujo valor, no caso do(s) consórcio(s) com idade média da frota superior a 5 (cinco) anos, será obtido pelo método da soma dos dígitos decrescentes (Método de Cole); sendo que o resultado final deverá ser dividido por 12 (doze) para obter-se o valor mensal de depreciação e de remuneração do capital investido na frota, observando-se os coeficientes estabelecidos no Anexo II deste Decreto.

**§ 4º** Para fins de cálculo do custo por quilômetro com depreciação de máquinas, instalações ou equipamentos e equipamentos embarcados nos veículos, bem como para o cálculo do custo por quilômetro com a remuneração de almoxarifado e de instalações ou equipamentos, previstos no inc. VIII deste Decreto, será considerado o preço médio do veículo do tipo leve e o PMut total; sendo que, na impossibilidade de utilização do preço médio do veículo do tipo leve, será utilizado o valor médio do tipo pesado.

**§ 5º** Para fins de cálculo do custo por quilômetro das despesas com peças e acessórios, previsto no inc. IX deste Decreto, será considerado o preço do veículo médio e o PMut operacional.

**§ 6º** Os encargos sociais, de que trata o inc. X, observarão o disposto no Anexo III deste Decreto.

**§ 7º** Para fins de cálculo do custo por quilômetro da despesa com pessoal de operação, de que trata o inc. X, deverá ser aferido o índice de funcionário por veículo em cada categoria, denominado fator de utilização.

**§ 8º** O fator de utilização de motoristas e cobradores observará a metodologia disposta no Anexo IV deste Decreto e o fator de utilização de fiscais corresponderá a 0,35 (trinta e cinco centésimos), equivalente ao valor médio indicado pela metodologia GEIPOT, sendo que essa despesa será ponderada pelo PMut operacional.

**§ 9º** Para fins de cálculo do custo por quilômetro da despesa com pessoal de manutenção e de administração, de que trata o inc. XI deste Decreto, deverá ser considerado o fator de utilização de pessoal de manutenção e o fator de utilização de pessoal de administração, multiplicados, respectivamente, pela despesa total de pessoal de operação e divididos pelo PMut operacional.

**§ 10º** O valor correspondente à despesa com plano de saúde dos rodoviários, disciplinada no inc. XII deste Decreto, deverá ser ponderado pela frota operante, e o custo por quilômetro deste item, relacionará o valor do plano com o PMut operacional.

**§ 11.** Para fins de cálculo do custo por quilômetro da remuneração da diretoria, de que trata o inc. XII deste Decreto, será considerado o número máximo de 3 (três) diretores por empresa operadora, cuja remuneração será equivalente a 5 (cinco) vezes o piso salarial atribuído ao motorista do transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre, mais encar-

gos sociais decorrentes da função de direção, sendo que o custo por quilômetro deste item, relacionará ainda, o PMut operacional e a frota operacional.

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

**§ 13.** O coeficiente de consumo das despesas não-operacionais, tais como energia elétrica, água e esgoto, telefone, locação de equipamentos e materiais de consumo, previstas no inc. XII deste Decreto, será obtido através dos balancetes contábeis mensais das empresas operadoras, cujo valor equivale a 0,0035 (trinta e cinco décimos de milésimo), sendo que o custo por quilômetro referente a estas despesas será calculado pela multiplicação do seu coeficiente pelo preço do veículo médio dividido pelo PMut operacional.

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

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

**Parágrafo único.** A SMT/EPTC poderá, a qualquer momento, excluir frota dos consórcios operacionais a fim de manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

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

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

**§ 1º** O PMut, para fins de cálculo dos itens de custo com pessoal operacional, pessoal de manutenção, pessoal de administração, remuneração da diretoria, plano de saúde, peças e acessórios e despesas não-operacionais, é o resultado da divisão da quilometragem rodada pela frota total do sistema (km), na unidade de tempo considerada, pelo núme-

ro de veículos da frota operante do sistema, no mesmo período, conforme demonstra a fórmula a seguir:

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

§ 2º Para determinação da frota operante deverá ser utilizada a frota resultante em operação de um dia útil típico com maior Índice de Cumprimento de Viagens (ICV), observado no segundo semestre de cada período de cálculo tarifário e, a partir disso, analisa-se a frota operante dos períodos de pico da manhã e da tarde, utilizando-se aquela que apresentar o maior número de veículos.

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

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

§ 4º Os dados necessários à apuração da quilometragem (km) utilizada no cálculo do PMut serão pesquisados nos últimos 12 (doze) meses disponíveis que anteceder ao cálculo tarifário, sendo que a quilometragem das empresas operadoras, na unidade de tempo, será obtida pela multiplicação da extensão de cada linha pelo respectivo número de viagens efetivamente realizadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos e feriados, acrescida da quilometragem percorrida entre a garagem e o ponto inicial e final (quilometragem morta), que não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) da quilometragem percorrida pelos veículos de cada consórcio operacional (quilometragem produtiva).

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

**Parágrafo único.** Passageiro Equivalente (PE) é o número de passageiros nos dias úteis, sábados, domingos e feriados, obtido no Relatório de Acompanhamento de Demanda da SMT/EPTC, em uma unidade

de tempo, levando-se em consideração as tarifas pagas integralmente e as tarifas pagas com descontos.

**Art. 9º** Os Tributos (T) incidentes no cálculo tarifário são a Taxa de Gerenciamento, prevista na Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e a Contribuição sobre a Receita Bruta referente à Desoneração da Folha de Pagamento, prevista na Lei Federal nº 12.715, de 17 de setembro de 2012.

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

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

**§ 2º** O Custo Final por Quilômetro, calculado após a consideração da parcela de CT, é demonstrado conforme a fórmula a seguir:

$$Custo\ Final = \frac{Custo\ Total}{CT}$$

**Art. 10.** A Tarifa Calculada é o resultado da divisão do Custo Final por Quilômetro pelo IPK, conforme a fórmula a seguir:

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

**Art. 11.** As empresas operadoras do sistema de transporte coletivo por ônibus que não encaminharem, no prazo estabelecido pela SMT/EPTC, os elementos necessários para o cálculo tarifário, não terão os mesmos computados para fins do referido cálculo.

**Art. 12.** A SMT/EPTC deverá realizar, a cada 5 (cinco) anos, no máximo, a revisão dos coeficientes de consumo que compõem a planilha de cálculo tarifário.

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

**Art. 14.** Ficam revogados os Decretos n.:

I – 14.459, de 30 de janeiro de 2004; e

II – 18.150, de 3 de janeiro de 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 13 de fevereiro de 2014.

José Fortunati,  
Prefeito.

Vanderlei Luis Cappellari,  
Secretário Municipal dos Transportes.  
Registre-se e publique-se.

Urbano Schmitt,  
Secretário Municipal de Gestão.

## Anexo I

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

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Posição do Motor</b>	<b>Ar Condicionado</b>	<b>Câmbio Automático</b>	<b>Coeficiente (l/km)</b>
1	LEVE (micro)	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3095
2	LEVE	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3828
3	LEVE	TRASEIRO	COM	COM	0,4845
4	LEVE	TRASEIRO	SEM	SEM	0,3851
5	PESADO	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,3839
6	PESADO	DIANTEIRO	COM	SEM	0,5099
7	PESADO	DIANTEIRO	SEM	COM	0,4199
8	PESADO	TRASEIRO	SEM	SEM	0,3873
9	PESADO	TRASEIRO	COM	SEM	0,4631
10	PESADO	TRASEIRO	SEM	COM	0,4564
11	PESADO	TRASEIRO	COM	COM	0,5972
12	PESADO	CENTRAL	COM	COM	0,5308
13	PESADO	CENTRAL	SEM	SEM	0,4768
14	ESPECIAL	DIANTEIRO	SEM	SEM	0,5470
15	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	SEM	0,5943
16	ESPECIAL	CENTRAL	SEM	COM	0,6777
17	ESPECIAL	TRASEIRO	COM	COM	0,4323
18	ESPECIAL	TRASEIRO	SEM	COM	0,6795

## Anexo II

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

Ano inicial	Ano final	N	Coeficientes de depreciação	Coeficientes de remuneração
0	1	10	0,154545455	0,010000000
1	2	9	0,139090909	0,008454545
2	3	8	0,123636364	0,007063636
3	4	7	0,108181818	0,005827273
4	5	6	0,092727273	0,004745455
5	6	5	0,077272727	0,003818182
6	7	4	0,061818182	0,003045455
7	8	3	0,046363636	0,002427273
8	9	2	0,030909091	0,001963636
9	10	1	0,015454545	0,001654545
10	11	0	0,000000000	0,001500000

---

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

**Anexo III**  
**ENCARGOS SOCIAIS**

<b>ITENS GRUPO A</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
INSS	0,00%
Acidentes de trabalho	3,00%
Salário-educação	2,50%
INCRA	0,20%
SENAT	1,00%
SEST	1,50%
SEBRAE	0,60%
FGTS	8,00%
<b>Subtotal Grupo A</b>	<b>16,80%</b>
<b>ITENS GRUPO B</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
Abono de férias	2,78%
Aviso prévio trabalhado	0,11%
Licença paternidade	0,04%
Licença funeral	0,01%
Licença casamento	0,02%
Décimo terceiro salário	8,33%
Adicional noturno	2,24%
<b>Subtotal Grupo B</b>	<b>13,53%</b>
<b>ITENS GRUPO C</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
Depósito por rescisão	3,63%
Aviso prévio indenizado	3,60%
Indenização adicional	0,33%
<b>Subtotal Grupo C</b>	<b>7,56%</b>
<b>ITENS GRUPO D</b>	<b>ALÍQUOTA</b>
<b>Incidência do Grupo A sobre o Grupo B</b>	<b>2,27%</b>
<b>ENCARGOS SOCIAIS TOTAIS</b>	<b>40,16%</b>

## **Anexo IV**

### **FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTA E COBRADOR**

#### **METODOLOGIA DE CÁLCULO SEGUNDO GEIPOT**

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

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

Tendo em vista as próprias características do transporte coletivo urbano – que exigem o trabalho contínuo – e a limitação, imposta pelo art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), de intervalo para repouso ou alimentação com duração máxima de 2h (duas horas), quando não existir acordo escrito ou contrato coletivo que autorize a “dupla pegada”, deve-se considerar, para efeito do preenchimento do formulário, que o intervalo de operação de cada veículo, aí incluindo o tempo de pegada e o tempo de largada, não poderá ser inferior à jornada legal de trabalho.

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

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

percentuais devem ser lançados nas colunas correspondentes do formulário.

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

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

A divisão da Duração Equivalente de Operação pela Jornada Diária de Trabalho de motoristas e cobradores (A/B) que trabalham em duplas, resulta na quantidade necessária desses profissionais para a operação de um veículo em dia útil, chamada de Coeficiente de Utilização em Horas Normais (**Campo C**). Em regime de operação normal, o resultado será um número próximo de 2 (dois). Se o resultado for superior a 2 (dois), a parcela que exceder a esse valor (**Campo D**) corresponderá a uma prorrogação da jornada de trabalho, acarretando o pagamento de adicional de hora-extra. Nesse caso, essa diferença deve ser acrescida de um percentual de 50% (cinquenta por cento), segundo o disposto no inc. XVI do art. 7º da Constituição Federal. A soma da parcela referente a horas normais (**Campo E**) com a parcela referente a horas extras (**Campo D**) multiplicado pelo adicional resulta no Coeficiente de Utilização (**Campo F**).

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

#### • CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FOLGAS

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

O repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos, é um direito garantido pelo art. 7º, inc. XV, da Constituição federal. Considerando que aos sábados e domingos é dada folga a um percentual

do pessoal correspondente ao mesmo percentual de redução da frota operante, deve-se somar os percentuais de redução de frota operante obtidos para sábados e domingos e calcular a diferença entre 100% (cem por cento) e essa soma.

Essa diferença corresponderá ao percentual do pessoal que deverá folgar nos outros dias da semana, necessitando de substitutos. Caso esta diferença apresente valor igual ou inferior a 0 (zero), não será necessário pessoal para substituição no repouso semanal remunerado.

Tomando como exemplo uma redução de frota operante de 50% (cinquenta por cento) aos domingos e de 30% (trinta por cento) aos sábados, resulta que 20% (vinte por cento) dos motoristas e cobradores deverão folgar nos outros dias da semana, necessitando de substitutos. Como um ano possui 52 (cinquenta e duas) semanas, o percentual de pessoal para cobrir o repouso semanal remunerado é obtido pelo seguinte cálculo:

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

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

Tomando como exemplo a mesma redução citada, então 50% dos motoristas e cobradores necessitarão de substituição. Como em um ano ocorrem em média 12 feriados, o percentual de pessoal para cobrir o repouso remunerado em feriados é obtido pelo seguinte cálculo:

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

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

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

- **CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FÉRIAS**

O direito a férias anuais remuneradas é garantido pelo art. 7º, inc. XVII, da Constituição Federal e pelo art. 129 da CLT. Durante as férias anuais de motoristas e cobradores torna-se necessário alocar substi-

tutos, os quais, por sua vez, também terão direito a férias anuais. Por outro lado, os substitutos de férias do pessoal efetivo também terão substitutos em suas férias, os quais também serão substituídos em suas férias e assim sucessivamente. Isso leva a uma progressão geométrica, cujo resultado é dado pela expressão:

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

- **CÁLCULO DO PESSOAL PARA COBRIR FALTAS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTAS E COBRADORES

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

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



## ANEXO V

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

#### 1. Combustível

O preço do litro do combustível será obtido a partir do Levantamento de Preços praticados em Porto Alegre, realizado através de Pesquisa pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com referência ao preço médio da distribuidora constante no relatório Base Mensal, no mês anterior a data de reajuste. Caso não seja possível obter-se o preço do litro do combustível praticado em Porto Alegre, poderá ser adotado o preço médio em cidade da Região Metropolitana, com base na Pesquisa de Preços realizada pela ANP.

#### 2. Pneus e recapagens

O preço dos pneus e das recapagens será obtido a partir das Notas Fiscais enviadas pelas empresas operadoras, com compras realizadas no mês anterior a data de reajuste, adotando-se, para fins de cálculo, o preço médio observado.

#### 3. Salários dos rodoviários

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

#### 4. Seguros

Os valores dos seguros DPVAT e passageiro serão obtidos a partir das respectivas apólices enviadas pelas empresas operadoras.

#### 5. Chassis e carrocerias

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

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

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

No caso de não ocorrer renovação da frota ou a renovação ser insuficiente para garantir representatividade estatística<sup>2</sup>, para fins de cálculo, serão mantidos os preços de chassis e carrocerias considerados no último cálculo tarifário.

---

<sup>2</sup> Fórmula de cálculo da amostra mínima (n) para fins de utilização das notas fiscais no cômputo do valor do veículo médio:

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

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

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

e: erro tolerável da amostra igual a 5%.