

DECRETO nº 1.540, de 31 de julho de 1996

Regulamenta a Lei nº 5.922, de 28 de dezembro de 1995, que dispõe, na forma do artigo 249, V da Constituição Estadual, sobre os critérios de fixação das tarifas para o transporte coletivo intermunicipal rodoviário e aquaviário, de passageiros, inclusive travessias.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 135, Inciso V da Constituição Estadual, e

Considerando o disposto no art. 7º da Lei Estadual nº 5.922, de 28 de dezembro de 1995.

DECRETA:

Art. 1º O reajuste e revisão de tarifas de que trata a Lei nº 5.922, de 28 de dezembro de 1995, serão autorizados com observância das normas contidas neste Decreto.

Art. 2º O cálculo de reajuste ou revisão de tarifas será elaborado mediante prévia coleta de dados e segundo metodologia e planilhas de que tratam os Anexos I, II, III e IV deste Decreto, onde são observados, dentre outros fatores, os custos fixos e variáveis, índice de aproveitamento e custos de gerenciamento do sistema.

Art. 3º Caberá à Secretaria de Estado dos Transportes:

I – coletar os custos do sistema diretamente das empresas prestadoras do serviço;

II – manter atualizado o cadastro de evolução dos preços dos insumos definidores dos custos;

III – processar no mínimo duas revisões anuais dos índices de consumo e custos, com intervalo não superior a seis meses, e da metodologia, com intervalo não superior a doze meses;

IV – com relação ao serviço de transporte rodoviário.

- a) adotar índice de aproveitamento de, no mínimo, 0,70 (setenta centésimos) para viabilizar economicamente o sistema;
- b) exigir a afiação dos quadros de tarifas das linhas, com valores entre seções e acumulados, em locais próprios nos ônibus;
- c) utilizar a mesma metodologia para o cálculo tarifário do serviço de transporte coletivo de passageiros com características semelhantes ao urbano;
- d) adotar bases tarifárias diferenciadas por tipo de piso e por natureza de serviço.

Art. 4º A fim de que seja promovido o reajuste ou revisão das tarifas do transporte coletivo intermunicipal de passageiros, rodoviário ou aquaviário, inclusive nas travessias sob jurisdição do Estado do Pará, as empresas deverão enviar a respectiva planilha de custos, elaborada de acordo com os Anexos I, II ou III deste Decreto, para análise da Secretária de Estado de Transportes, em caso de reajuste, e do Conselho Estadual de Transportes, em caso de revisão.

DOE de 06/08/1996

§ 1º O pedido de reajuste de tarifa será encaminhado juntamente com as planilhas de cálculo, ao Secretário de Transportes que, após ouvir o Conselho Estadual de Transportes, o submeterá à aprovação do Governador do Estado.

§ 2º Os pedidos de revisão serão dirigidos ao Conselho Estadual de Transportes que os instruirá oferecendo parecer que, se favorável à pretensão, será encaminhado ao Secretário de Transportes e submetido à aprovação do Governador do Estado.

Art. 5º Considere-se, para os efeitos deste Decreto:

I – serviços de transporte coletivo aquaviário, o executado entre municípios, mediante:

- a) navegação de travessia, entendida como tal a realizada quer nas águas fluviais e lacustre, quer nas interiores: transversalmente ao curso dos rios e canais; ligando dois pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre ilhas e margens de rios, lagos, lagoas, baías e enseadas; numa extensão inferior a 11 (onze) milhas, conforme definido pelo Regulamento do Tráfego Marítimo;
- b) navegação fluvial e lacustre de linha, ou seja, toda aquela realizada ao longo dos canais, rios, lagos e lagoas;

II – serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, o executado com objetivo comercial, inteiramente dentro dos limites territoriais do Estado do Pará, com transposição de divisas municipais, ainda que os seus terminais se situem no mesmo Município, excluídos os serviços de transporte turístico.

Art. 6º Serão observados, na elaboração dos editais de licitação realizada para concessão ou permissão de serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros, os critérios estabelecidos neste Decreto para fixação ou estimativa da tarifa a ser praticada.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 31 de julho de 1996

ALMIR GABRIEL
Governador do Estado

AMARO BARRETO DA ROCHA KLAUTAU
Secretário de Estado de Transportes

DOE de 06/08/1996

DECRETO Nº 1.540

ANEXO I

**PLANILHA PARA CÁLCULO DE TARIFAS
TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS
NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA**

1 – CUSTOS FIXOS (diários)

Os componentes dos Custos Fixos são:

1.1 SEGUROS

$$CS = (CE + CB) \times SE/100/365$$

1.2 MANUTENÇÃO E REPAROS

$$CM = (CF + CB) \times ME/100/365$$

1.3 SALÁRIO DA TRIPULAÇÃO

$$CTR = SST \times (1 + ES/100) \times (1 + OE/100)/30$$

1.4 RANCHO

$$CR = CHR \times NT$$

1.5 DEPRECIAÇÃO

$$CDR = \frac{(1-K/100) \times CB}{VUB} + \frac{(1-K/100) \times CE}{VUE} / 365$$

1.6 VISTORIAS

$$CV = \frac{Vf + Vs + VD \times dd}{2} / 365 + \frac{DT}{24} \times CVN/365$$

1.7 OUTROS CUSTOS

$$CD = \frac{TOG}{100} \times CR$$

1.8 CUSTOS ADMINISTRATIVOS

$$CAD = TA/100(CS + CM + CTR + CR + CV + CD + CCL)$$

1.9 CUSTOS DE SUBSTITUIÇÃO

$$CSS = 45 \times (CS + CM + CTR + CR + CDR + CV + CD + CAD + CCL) / 365$$

2 – CUSTOS VARIÁVEIS (diários)

2.1 COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

a) $CCT = \frac{CEP}{GC} \times PC + \frac{CEL}{GL} \times PL$

b) $CVN = CCT \times (FPP/100 \times HPP + FPA/100 \times HPA) \times HN$

DOE de 06/08/1996

$$c) CVP = CCT \times (FPPE/100 \times HPP + FPAE/100 \times HPA) \times HP$$

$$d) CCL = CVN + CVP$$

3. DETERMINAÇÃO DA TARIFA

3.1 LUCRO LÍQUIDO

$$LL = \frac{REMK}{0,65} - \frac{0,35}{0,65} \times CDR \times 1/1 - 0,06$$

Onde REMK é a remuneração do capital empregado, e:

$$REMK = (1 - K/100) \times CE \times FPR1 + (1 - K/100) \times CB \times FPR2 + K/100 \times J/100 \times (CE + CB/365)$$

Onde:

FPR1 = Fator de retorno de capital. Vida útil considerada: 15 anos

FPR2 = Fator de retorno de capital. Vida útil considerada: 20 anos

K = Valor residual das embarcações

J = Taxa de retorno do capital

$$FPR1 = \frac{(J/100) \times (1 + J/100)}{(1 + J/100) - 1}$$

3.2 TARIFA BÁSICA

A tarifa básica será definida pela seguinte equação:

$$TB = (CT + LL) / NV + TG \text{ onde:}$$

$$CT = (CS + CM + CTR + CR + CDR + CV + CD + CAD + CSS + CCL)$$

4. VARIÁVEIS E PARÂMETROS

4.1 CS	=	Custo de Seguro
4.2 CM	=	Custo de manutenção e reparos
4.3 CTR	=	Custo de salários da tripulação, mensal
4.4 CR	=	Custo de rancho
4.5 CDR	=	Custo de depreciação
4.6 CV	=	Custo de vistoria
4.7 CD	=	Outros custos
4.8 CAD	=	Custos administrativos
4.9 CSS	=	Custos de substituição
4.10 CCL	=	Custos de combustíveis e lubrificantes
4.11 SE	=	Taxa de seguro da embarcação
4.12 CE	=	Custo de investimento, equipamento / empurrador, em real
4.13 CB	=	Custo de investimento, equipamento/balsa, em real
4.14 ME	=	Taxa de manutenção e reparo de embarcação
4.15 SST	=	Custo dos salários mensais da tripulação, em real
4.16 TA	=	Taxa anual de administração
4.17 ES	=	Encargos sociais
4.18 OE	=	Outros encargos sociais
4.19 CHR	=	Custo de rancho por tripulante, em real
4.20 Vs	=	Custo de vistoria em seco, em real
4.21 Vf	=	Custo de vistoria flutuante, em real
4.22 VD	=	Custo de docagem, em real
4.23 CCT	=	Custo de combustíveis e lubrificantes, por HP/hora
4.24 CEC	=	Consumo específico de combustíveis, em Kg/HP/hora

DOE de 06/08/1996

4.25 GC	=	Densidade de combustível em Kg/litro
4.26 CEL	=	Consumo específico de lubrificantes, em Kg/HP/hora
4.27 GL	=	Densidade do lubrificante em Kg/litro
4.28 PC	=	Preço de combustível, em real
4.29 PL	=	Preço do lubrificante, em real
4.30 CVN	=	Custo de combustível e lubrificante navegando
4.31 CVP	=	Custo de combustível e lubrificante parado
4.32 FPP	=	Fator de potência do motor principal
4.33 FPA	=	Fator de potência do motor auxiliar
4.34 FPPE	=	Fator de potência do motor principal nas operações de embarque e desembarque
4.35 FPAE	=	Fator de potência do motor auxiliar nas operações de embarque e desembarque
4.36 HN	=	Horas navegando/dia
4.37 HP	=	Horas parado/dia
4.38 NV	=	Número de veículos padrão/dia (obs: veículo padrão adotado: carro pequeno)
4.39 NT	=	Número de tripulantes
4.40 VUB	=	Vida útil da balsa
4.41 VUE	=	Vida útil do empurrador
4.42 DT	=	Duração do traslado, em horas
4.43 dd	=	Número de dias de docagem
4.44 HPP	=	Potência do motor principal
4.45 HPA	=	Potência do motor auxiliar
4.46 LL	=	Lucro líquido
4.47 REMK	=	Remuneração do Investimento
4.48 FPR1	=	Fator de recuperação do capital, com vida útil de 15 anos
4.49 FPR2	=	Fator de recuperação do capital, com vida útil de 20 anos
4.50 K	=	Valor residual das embarcações
4.51 J	=	Taxa de retorno do capital
4.52 TB	=	Tarifa básica
4.53 TU	=	Tempo de utilização
4.54 FU	=	Fator de utilização
4.55 TOG	=	Taxa de outros gastos incidentes sobre o gasto com rancho na carga

5 - DETERMINAÇÃO DE VARIÁVEIS E PARÂMETROS

5.1 CEC	=	Consumo específico do óleo combustível: 0,18Kg/1HP/hora
5.2 CEL	=	Consumo específico do lubrificante: 0,002Kg/1HP/hora
5.3 GC	=	Densidade do óleo combustível: 0,85 Kg/1
5.4 GL	=	Densidade do lubrificante: 0,9 Kg/1
5.5 FPP	=	Fator de utilização de potência do motor principal 75%
5.6 FPA	=	Fator de utilização de potência do motor auxiliar 80%
5.7 FPPE	=	Fator de utilização de potência do motor principal nas operações de embarque e desembarque: 50%
5.8 FPAE	=	Fator de utilização de potência do motor auxiliar nas operações de embarque e desembarque: 80%
5.9 VUB	=	Vida útil da balsa: 20 anos
5.10 VUE	=	Vida útil do empurrador: 15 anos
5.11 K	=	Valor residual das embarcações: 10%
5.12 ME	=	Taxa anual de manutenção das embarcações: 4%
5.13 J	=	Taxa anual de retorno do capital: 12%
5.14 TU	=	Tempo de utilização das embarcações: 365 dias

DOE de 06/08/1996

5.15 TA	=	Taxa anual de administração: 10%
5.16 TOG	=	Taxa de outros gastos incidentes sobre o gasto com rancho na carga: 10%
5.17 TG	=	Taxa de gerenciamento do sistema

ANEXO II

PLANILHA PARA CÁLCULO DE TARIFAS TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NAVEGAÇÃO DE LINHA

1 - CUSTOS FIXOS (diários)

Os componentes dos Custos Fixos são:

1.1 SEGUROS

$$CS = (CE) \times SE/100/365$$

1.2 MANUTENÇÃO E REPAROS

$$CM = (CE) \times ME/100/365$$

1.3 SALÁRIOS DA TRIPULAÇÃO

$$CTR = SST \times (1 + ES/100) \times (1 + OE/100)/30$$

1.4 RANCHO

$$CR = CHR \times NT$$

1.5 DEPRECIAÇÃO

$$CDR = \frac{(1-K/100) \times CE/365}{VUE}$$

1.6 VISTORIAS

$$CV = \frac{Vf + Vs + VD \times dd}{2} / 365 + \frac{DT}{24} \times CVN/365$$

1.7 OUTROS CUSTOS

$$CD = \frac{TOG}{100} \times CR$$

1.8 CUSTOS ADMINISTRATIVOS

$$CAD = TA/100 (CS + CM + CTR + CR + CV + CD + CCL)$$

1.9 CUSTOS DE SUBSTITUIÇÃO

$$CSS = 45 \times (CS + CM + CTR + CR + CDR + CV + CD + CAD + CCL)/365$$

2 - CUSTOS VARIÁVEIS (diários)

DOE de 06/08/1996

2.1 COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

$$a) \text{ CCT} = \frac{\text{CEC}}{\text{GC}} \times \text{PC} + \frac{\text{CEL}}{\text{GL}} \times \text{PL}$$

$$b) \text{ CVN} = \text{CCT} \times (\text{FPP}/100 \times \text{HPP} + \text{FPA}/100 \times \text{HPA}) \times \text{HN}$$

$$c) \text{ CVP} = \text{CCT} \times (\text{FPPE}/100 \times \text{HPP} + \text{FPAE}/100 \times \text{HPA}) \times \text{HP}$$

$$d) \text{ CCL} = \text{CVN} + \text{CVP}$$

3 - DETERMINAÇÃO DA TARIFA

3.1 LUCRO LÍQUIDO

$$\text{LL} = \frac{\text{REMK}}{0,65} - \frac{0,35}{0,65} \times \text{CDR} \times 1/1 - 0,06$$

Onde REMK é a remuneração do capital empregado, e:

$$\text{REMK} = (1 - \text{K}/100) \times \text{CE} \times \text{FPR1} + \text{K}/100 \times \text{J}/100 \times (\text{CE})/365$$

Onde:

FPR1 = Fator de retorno de capital. Vida útil considerada: 15 anos

K = Valor residual das embarcações

J = Taxa de retorno do capital

$$\text{FPR2} = \frac{(\text{J}/100) \times (1 + \text{J}/100)}{(1 + \text{J}/100) - 1}$$

3.2 TARIFA BÁSICA

A tarifa básica será definida pela seguinte equação:

$$\text{TB} = (\text{CT} + \text{LL}) / \text{NP} + \text{TG} \text{ onde:}$$

$$\text{CT} = (\text{CS} + \text{CM} + \text{CTR} + \text{CR} + \text{CDR} + \text{CV} + \text{CD} + \text{CAD} + \text{CSS} + \text{CCL})$$

4 - VARIÁVEIS E PARÂMETROS

4.1 CS	=	Custo Seguro
4.2 CM	=	Custo de Manutenção e Reparo
4.3 CTR	=	Custo de Salário da Tripulação(Mensal)
4.4 CR	=	Custo de Rancho
4.5 CDR	=	Custo de Depreciação
4.6 CV	=	Custo de Vistoria
4.7 CD	=	Outros Custos
4.8 CAD	=	Custos Administrativos
4.9 CSS	=	Custos de Substituição
4.10 CCL	=	Custo de Combustíveis e Lubrificantes
4.11 SE	=	Taxa de Seguro da Embarcação
4.12 CE	=	Custo do Investimento(Equipamento/Embarcações), em real.
4.13 ME	=	Taxa de Manutenção e Reparo da Embarcação
4.14 SST	=	Custos dos Salários Mensais da Tripulação, em real.
4.15 TA	=	Taxa Anual de Administração
4.16 ES	=	Encargos Sociais
4.17 OE	=	Outros Encargos Sociais
4.18 CHR	=	Custo de Rancho por Tripulante, em real.
4.19 Vs	=	Custo de Vistoria em seco, em real.
4.20 Vf	=	Custo de Vistoria Flutuando, em real.

4.21 VD	=	Custo de Docagem, em real.
4.22 CCT	=	Custo de Combustíveis e lubrificantes, por HP/Hora
4.23 CEC	=	Consumo Específico de Combustíveis, em Kg/HP/Hora.
4.24 GC	=	Densidade de Combustível em Kg/Litro.
4.25 CEL	=	Consumo Específico de Lubrificantes, em Kg/HP/Hora.
4.26 GL	=	Densidade de Lubrificante em Kg/Litro.
4.27 PC	=	Preço do Combustível, em real
4.28 PL	=	Preço do Lubrificante, em real.
4.29 CVN	=	Custo de Combustível e Lubrificante Navegando
4.30 CVP	=	Custo de Combustível e Lubrificante Parado
4.31 FPP	=	Fator de Potência do Motor Principal
4.32 FPA	=	Fator de Potência do Motor Auxiliar
4.33 FPPE	=	Fator de Potência do Motor Principal nas Operações de Embarque e Desembarque
4.34 FPAE	=	Fator de Potência do Motor Auxiliar nas Operações de Embarque e Desembarque
4.35 HN	=	Horas Navegando/Viagem
4.36 HP	=	Horas Parado/Viagem
4.37 NP	=	Número de Passageiros/Viagem
4.38 NT	=	Número de Tripulantes
4.39 VUE	=	Vida Útil da Embarcação
4.40 DT	=	Duração de Traslado, em Horas
4.41 dd	=	Número de Dias de Docagem
4.42 HPP	=	Potência do Motor Principal
4.43 HPA	=	Potência do Motor Auxiliar
4.44 LL	=	Lucro Líquido
4.45 REMK	=	Remuneração do Investimento
4.46 FPR1	=	Fator de Recuperação do Capital, com vida útil de 15 anos
4.47 K	=	Valor Residual das Embarcações
4.48 J	=	Taxa de Retorno de Capital
4.49 TB	=	Tarifa Básica
4.50 TU	=	Tempo de Utilização

5.	DETERMINAÇÃO DE VARIÁVEIS E PARÂMETROS
5.1 CEC	Consumo Específico do Óleo Combustível: 0,18Kg/HP/Hora
5.2 CEL	= Consumo Específico do Lubrificante: 0,002Kg/1HP/Hora
5.3 GC	= Densidade do Óleo Combustível: 0,85 Kg/1
5.4 GL	= Densidade do Lubrificante: 0,9 Kg/1
5.5 FPP	= Fator de Utilização de Potência do Motor Principal: 75%
5.6 FPA	= Fator de Utilização de Potência do Motor Auxiliar: 80%
5.7 FPPE	= Fator de Utilização de Potência do Motor Principal nas Operações de Embarque e Desembarque: 50%
5.8 FPAE	= Fator de Utilização de Potência do Motor Auxiliar nas Operações de Embarque e Desembarque: 80%
5.9 VUE	= Vida Útil da Embarcação: 15 anos
5.10 K	= Valor Residual da Embarcação: 10%
5.11 ME	= Taxa Anual de Manutenção de Embarcação: 4%
5.12 J	= Taxa Anual de retorno de capital: 12%
5.13 TU	= Tempo de Utilização da Embarcação: 365 dias

5.14 CHR	=	Custo de Rancho por Tripulante, em real
5.15 TA	=	Taxa Anual de Administração: 10%
5.16 TOG	=	Taxa de outros gastos Incidentes Sobre o Gasto com Rancho na Carga: 10%
5.17 SE	=	Taxa de Seguro das Embarcações: 4,2%
5.18 TG	=	Taxa de Gerenciamento do Sistema

ANEXO III

METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

1 – DEFINIÇÕES:

- 1.1 – VEÍCULO: a unidade automotora (ônibus, auto ônibus e micro-ônibus) destinada ao transporte rodoviário de passageiros;
- 1.2 - VEÍCULO EQUIVALENTE DO SISTEMA (VE): o veículo fictício resultante da participação ponderada dos diferentes tipos existentes na frota;
- 1.3 - VEÍCULO NOVO (VN): veículo fabricado no ano em curso;

FROTA EFETIVA (FE): todos os veículos registrados na SETRAN integrantes do Sistema;

FROTA OPERACIONAL (FO): os veículos indispensáveis para assegurar o nível de serviço pré-determinado;

FROTA RESERVA (FR): os veículos disponíveis para substituir aqueles em operação, quando necessário;

PERCURSO ANUAL (PA): a quilometragem total anual percorrida pela frota operacional;

PERCURSO MÉDIO ANUAL (PMA): o percurso anual dividido pela frota operacional;

CAPACIDADE NOMINAL DO VEÍCULO: o número de poltronas existentes no veículo para acomodação dos passageiros;

10 - CAPACIDADE NOMINAL DA FROTA OPERACIONAL: o número total de poltronas existentes na frota operacional;

11 -CAPACIDADE MÉDIA DA FROTA OPERACIONAL: a capacidade nominal da frota operacional dividida pelo número de veículos da mesma frota;

12 - INDICE DE APROVEITAMENTO (IAP): o produto da taxa média de ocupação do veículo pela capacidade média da frota operacional;

DOE de 06/08/1996

13 – FATOR DE UTILIZAÇÃO (FU): número de pessoas de cada categoria funcional utilizada por veículo na operação das linhas do sistema;

14 – PASSAGEIRO EQUIVALENTE: o quociente da divisão da receita bruta, do serviço (por viagem) pelo preço integral da passagem entre os pontos extremos da linha;

15 - CUSTO VARIÁVEL QUILOMÉTRICO: quociente da divisão das despesas diretamente relacionadas à operação do veículo pelo percurso médio anual;

16 – CUSTO FIXO (CF): quociente da divisão das despesas do sistema não relacionados com a operação do veículo pelo percurso médio anual;

17 – CUSTO GLOBAL (CG): o resultado da adição do custo variável ao custo fixo;

1.8 – COEFICIENTE TARIFÁRIO: o quociente da divisão do custo global de operação veículo pelo índice de aproveitamento;

1.19 – BASE TARIFÁRIA: o coeficiente tarifário acrescido dos impostos e taxas previstos em legislação estadual específica;

1.20 – TARIFA: o valor resultante do produto da base tarifária pela quilometragem da linha ou seccionamentos;

1.21 – PASSAGEM: o bilhete numerado a ser adquirido pelo usuário do serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, para realizar determinada viagem, regulamentado em legislação estadual específica;

1.22 – PREÇO DE PASSAGEM: o valor total cobrado do usuário e detalhado no bilhete de passagem;

1.23 – PISO TIPO I: superfície de rolamento pavimentada;

1.24 – PISO TIPO II: superfície de rolamento regularizada;

1.25 – PISO TIPO III: superfície de rolamento em leito natural.

2 - METODOLOGIA DE APURAÇÃO DOS CUSTOS:

2.1 – COLETA DE DADOS:

2.1.1 – Levantamento junto às empresas, dos componentes do sistema, contidas no Boletim de Informações Mensais (BIM), conforme modelo próprio da SETRAN, constando basicamente de:

a) dados físicos:

- quilometragem percorrida no mês, por linha, por tipo de piso;
- frota efetiva utilizada no serviço;
- pessoal utilizado por categoria funcional;
- quantidade utilizada de pneus, câmara, protetor e recapagem;
- pessoal utilizado por categoria funcional, com respectivos encargos sociais;
- administração (diretor, escriturário, datilógrafo, bilheteiro, almoxarife etc.)
- operação (motorista, cobrador, fiscal, despachante e outros);

DOE de 06/08/1996

- manutenção (mecânico, capoteiro, lanterneiro, eletricista, pintor, borracheiro e respectivos auxiliares)

b) dados financeiros – valor gasto com:

- combustível (óleo diesel)
- lubrificantes (óleo lubrificante, graxa, óleo de freio etc)
- peças e acessórios aplicados em chassis e carrocerias;
- serviços de terceiros (retífica, eletricista, solda, radiadores, lanternagem, pinturas, capotaria, vidraçaria e etc)
- despesas gerais (água, luz, telefone, aluguel, materiais de escritório, conservação, higiene, limpeza, consultoria técnico-jurídico-administrativa etc)
- impostos e taxas (IPTU, IPVA, ISS, ICMS etc)

2.1.2 – Relatório Cadastral da SETRAN, contendo as seguintes informações:

- frota registrada na SETRAN, por modelo e ano de fabricação do chassis, carroceria e tipo de pneu;
- capacidade da frota da empresa, por veículo;

2.1.3 – Levantamento dos preços dos Insumos básicos junto a fornecedores diversos, relativos a:

- óleo diesel, lubrificantes;
- pneus, câmaras, protetores e recapagens;
- chassis;
- carrocerias;
- indicadores econômicos;
- impostos.

2.2 – ANÁLISE DE DADOS

2.2.1 – Seleção das informações: seleciona-se as informações básicas representativas do perfil do sistema, tomando-se como referência:

- percurso médio anual por empresa;
- a participação das empresas nas diversas regiões geo-econômicas do Estado;
- a dimensão da empresa em termos de frota, receita e movimentação de passageiros;
- a necessidade de operar o serviço em região com linhas de características sociais.

2.2.2 – Boletim Informativo Mensal (BIM): com as informações contidas nos boletins, a SETRAN adotará os seguintes procedimentos:

- apuração inicial das informações, mediante triagem das despesas computáveis no cálculo do custo tarifário;
- processamento e formação de banco de dados contendo todas as informações necessárias à montagem da estrutura das despesas;

- elaboração de relatório demonstrativo da produção quilométrica e das despesas, pelo insumo de cada empresa;
- elaboração de relatório demonstrativo das despesas com pessoal, por empresa, discriminando o número de veículos da frota necessária, o número de pessoas por categoria funcional e respectiva remuneração.

2.2.3 – Cadastro da SETRAN: a análise dos dados cadastrais nos fornece a composição da frota (para a definição do veículo equivalente do sistema), a idade média efetiva (que, confrontada com a idade do projeto possibilitará a definição quanto à adoção ou não do ressarcimento dos itens depreciação e remuneração do capital no cálculo tarifário) e a capacidade média da frota necessária do sistema.

2.2.4 – Pesquisas de Mercado: com base nos preços dos insumos e na composição destes, calcula-se o preço médio ponderado para cada insumo.

2.3 – CUSTOS VARIÁVEIS:

Os custos variáveis são representados pelos combustíveis, lubrificantes, material de rodagem, peças e acessórios. A somatória do custo de cada insumo representa o custo variável total.

2.4 – CUSTOS FIXOS:

São os custos que independem da operação do veículo, compostos fundamentalmente pelas despesas de capital, despesas indiretas e despesas com o pessoal de administração, operação e manutenção.

2.4.1 – Despesas de Capital:

depreciação e remuneração anual: restringe-se ao veículo equivalente da frota, equipamentos, máquinas, edificações e veículos de apoio;

a) Depreciação

- O método utilizado para depreciação do veículo é o linear, adotando-se para a vida útil econômica a idade de 10 (dez) anos e valor residual de 10% (dez por cento);
- O método utilizado para a depreciação do equipamento e máquinas, edificações e veículos de apoio corresponde a um percentual do valor de um veículo novo.

b) Remuneração

- Para a remuneração do capital adota-se a taxa de 12 % (doze por cento) ao ano;
- O método utilizado para remuneração do veículo é o da soma dos dígitos deduzindo-se a parcela já depreciada. Utiliza-se o valor do veículo novo sem a rodagem.
- O método utilizado para a remuneração de equipamentos, máquinas, edificações, veículos de apoio e almoxarifado corresponde a um percentual do valor de um veículo novo.

2.4.2 – DESPESAS GERAIS

São as despesas não enquadradas nos itens específicos da estrutura básica dos custos operacionais e que se relacionam com as atividades administrativas da empresa e do sistema. A diversidade destes custos implica na classificação dos seguintes grupos de acordo com a identificação de seus componentes:

DOE de 06/08/1996

- despesas gerais: originárias de pagamentos de serviços técnicos de auditoria e planejamento, aluguéis, água, luz, telefone, materiais de escritório, higiene e limpeza, viagens, diárias, refeições, verba de representação a usuários e terceiros;
- impostos e taxas: referente a IPTU, IPVA, EMPLACAMENTOS, etc.

2.4.3 – DESPESAS COM PESSOAL

Despesas relativas a mão-de-obra de pessoal de operação, manutenção, administração, benefícios e remuneração da diretoria.

A metodologia apura o custo médio anual de acordo com a remuneração paga pelo sistema, o fator de utilização e os encargos sociais.

3 – CUSTO QUILOMÉTRICO

Resulta da soma dos custos fixo e variável

3.1 – Coeficiente Tarifário

Resulta da divisão do custo quilométrico pelo índice de aproveitamento, acrescido das tributações e benefícios previstos na legislação vigente.

3.2 – Base Tarifária

É calculada adicionando-se ao coeficiente tarifário a taxa de utilização do terminal, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços definidos em legislação estadual própria.

3.3 - Tarifa

O valor resultante do produto da base tarifária pela quilometragem da linha ou seccionamentos.