

ANEXO VI

MANUAL DE CUSTOS

1 APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta as informações acerca do procedimento para o levantamento de custos do transporte rodoviário e metropolitano.

2 CÁLCULO DOS CUSTOS

Os custos do transporte coletivo são calculados, na maioria dos casos, por de uma planilha de cálculo em que são apropriados. O objetivo principal é determinar o custo incorrido no transporte de um passageiro ao longo de 1 (um) quilômetro de linha, valor-base para a determinação das tarifas. O levantamento dos custos é feito mensalmente visando ao reajuste tarifário anual.

3 REQUISITOS BÁSICOS

Para o cálculo dos custos, é necessário conhecer os valores monetários atualizados dos insumos. Esses valores compreendem os preços, os salários e as despesas e, como tal, devem ser atualizados a cada estudo tarifário e ter como base o mês imediatamente anterior ao do estudo.

Os preços dos insumos incluem o do combustível, dos lubrificantes, do ARLA 32 e da rodagem, os quais estão relacionados com o percurso e permitem o cálculo dos custos variáveis. Além desses, devem ser levantados os preços dos veículos, já que a maioria dos custos fixos está a eles relacionada.

O cálculo dos custos deve ser baseado nas informações disponibilizadas pela transportadora conforme estabelecido no **Anexo V – Informações a serem disponibilizadas ao Poder Concedente.**

3.1 Preço do combustível

O combustível utilizado no sistema do Paraná é o óleo diesel, cujo preço por litro é obtido a partir das notas fiscais de aquisição. Para que esse preço seja atualizado, são solicitadas às transportadoras as cópias das mais recentes notas fiscais do insumo no mês anterior ao do estudo. No caso de constar nas notas fiscais eventuais acréscimos devido aos encargos financeiros decorrentes de prazos para pagamento, esses são

deduzidos do preço médio final, uma vez que o preço a ser determinado é aquele à vista.

3.2 Preço dos lubrificantes e do ARLA 32

Os lubrificantes compreendem os óleos de motor, de caixa e de diferencial, o fluido de freio e as graxas.

Considerando-se a grande quantidade de tipos e preços, o consumo de lubrificantes é associado ao consumo de combustível e medido em litros de óleo diesel/km, o que dispensa o levantamento de preços.

Considera-se também, em separado, a utilização do ARLA 32, usado para reduzir quimicamente as emissões de óxidos de nitrogênio presentes nos gases de escape dos veículos a diesel. O levantamento do preço do ARLA 32 é feito da mesma forma adotada no caso do preço do combustível.

3.3 Preço de rodagem

A rodagem compreende os pneus, as câmaras, os protetores e as recapagens. A maioria dos pneus utilizados é do tipo radial, que não utiliza câmaras ou protetores.

Os preços adotados devem refletir não apenas a conjuntura econômica, mas também as práticas operacionais da operadora, ou seja, os modelos e as marcas estatisticamente mais consumidos.

Dessa forma, o Órgão Gestor mantém um banco de dados atualizado com a quantidade, o tipo e o modelo de pneus, câmaras, quando aplicável, e protetores utilizados no sistema. Destaca-se que ao modelo de pneu estão associadas as recapagens e, se houver, as câmaras e os protetores.

Os preços são levantados a partir das informações enviadas para o Poder Concedente obedecendo a periodicidade contida no **Anexo V – Informações a serem disponibilizadas ao Poder Concedente.**

3.4 Despesas de pessoal

Os salários-base do pessoal de operação, incluindo adicionais como as horas extras, devem ser levantados a partir das folhas de pagamento dos funcionários relativas ao mês imediatamente anterior ao do estudo tarifário. Na ocorrência de salários distintos na mesma categoria, é determinado um valor médio, ponderado em relação à respectiva carga horária.

Além dos salários, também constituem custos com pessoal os benefícios concedidos aos funcionários, como auxílio-alimentação, cesta básica, uniforme, convênio médico e participação nos lucros e resultados, entre outros, e, ainda, a remuneração da diretoria da operadora (*pró-labore*).

Os benefícios são considerados em separado porque não recebem a incidência de encargos sociais ou de horas extras. Apenas no caso do *pró-labore*, é considerado o desconto devido ao INSS. Essas despesas devem ser determinadas qualitativa e quantitativamente por profissional habilitado, a partir de informações contábeis obtidas junto à transportadora.

3.5 Despesas de administração e ambientais

As despesas gerais de administração referem-se aos serviços auxiliares à atividade fim, tais como contabilidade, tesouraria, administração de pessoal, vigilância, assessoria jurídica e despesas com água, energia elétrica, comunicações, informática, material de expediente, aluguéis, manutenção e conservação de máquinas, instalações e equipamentos de escritório, recrutamento, seleção e treinamento de pessoal e serviços de terceiros.

Essas despesas, que não incluem os gastos com o pessoal administrativo, devem ser determinadas qualitativa e quantitativamente por profissional habilitado, a partir de informações contábeis obtidas junto à transportadora.

Além das despesas gerais de administração, devem ser consideradas aquelas com a locação de equipamentos de sistemas de bilhetagem eletrônica e ITS (Sistemas Inteligentes de Transportes, do inglês *Intelligent Transport Systems*) e de veículos de apoio, caso não sejam considerados como bens sujeitos à depreciação e à remuneração. Essas despesas também devem ser apreciadas por profissional habilitado, a partir de informações contábeis obtidas junto à transportadora.

As despesas ambientais compreendem todos os gastos necessários para o cumprimento das normas ambientais vigentes. Abrange todas as atividades de prevenção, recuperação e reciclagem necessárias para atender às normas legais referentes à legislação ambiental e de responsabilidade socioambiental, objetivando mitigar ou minimizar os efeitos econômicos de uma potencial degradação ambiental que a atividade da transportadora possa provocar.

3.6 Receitas com publicidade e aluguéis

As receitas provenientes da publicidade nos veículos e terminais, bem como da exploração dos espaços comerciais dos terminais, são consideradas como custos negativos de administração, ou seja, benefícios no sentido da redução do custo do transporte, o que pode ser interpretado como receita alternativa. Seu valor é levantado a partir dos respectivos contratos de prestação do serviço.