

Parecer Administrativo e Jurídico nº 043/2026

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 162/2026.

SOLICITANTE: Município de Videira/SC.

INTERESSADOS: Santa Terezinha Transportes e Turismo S.A. e Município de Videira/SC.

OBJETO: Primeira Revisão Tarifária Extraordinária – 1ª RTE do Contrato de Concessão nº 329/2011, que trata da prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Videira/SC.

1. DO PLEITO

O presente Parecer refere-se ao pleito de tarifa de R\$ 9,41 formulado pela Concessionária em 16 de janeiro de 2026, e encaminhado pelo Poder Concedente para análise desta Agência Reguladora em 11/06/2026, relativo à Primeira Revisão Tarifária Extraordinária (1ª RTE) do serviço de transporte coletivo urbano do Município de Videira/SC, nos termos do Contrato de Concessão nº 329/2011, que disciplina a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no Município.

O referido contrato foi celebrado entre o Município de Videira/SC e a empresa Santa Terezinha Transportes e Turismo S.A., vencedora do Edital de Concorrência nº 01/2011, mediante a apresentação da proposta de R\$ 2,10 de tarifa e de R\$ 550.000,00 de outorga. O item 17.1 deste Edital estabeleceu que o cálculo do custo do passageiro transportado, bem como o valor da tarifa e dos preços das passagens, deveria ser revisto anualmente — ou antes, mediante provocação da Concessionária ou da Concedente — sempre que demonstrada variação ascendente ou descendente dos custos capazes de comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A seguir, uma breve contextualização histórica relevante ao objeto em questão.





2. BREVE HISTÓRICO

O serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Videira/SC encontra-se estruturado a partir da **Lei Municipal nº 631/1999**, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, os padrões dos veículos, os critérios de prestação e fiscalização do serviço, bem como **estabelece as bases para o cálculo e a fixação das tarifas**.

No que se refere à política tarifária, a referida Lei define que **a tarifa deve ser calculada com base em planilha de custos**, considerando, entre outros elementos, o custo por quilômetro rodado, o índice de passageiros por quilômetro (IPK), indicadores oficiais de inflação e a realidade regional. A tarifa tem como referência inicial o valor da proposta vencedora do certame licitatório, sendo preservada ao longo da execução contratual por meio dos mecanismos de reajuste e revisão tarifária, com o objetivo de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A legislação municipal também prevê expressamente a **possibilidade de revisão tarifária sempre que necessária** à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do serviço, vedando a concessão de benefícios ou privilégios tarifários sem a correspondente indicação da fonte de custeio, ressalvadas as gratuidades e benefícios previstos em lei.

Em complemento ao marco legal instituído pela Lei nº 631/1999, foi editado o **Decreto Municipal nº 8.978/2008**, que **regulamenta de forma detalhada** a formação de preços, a apuração de custos, **o cálculo da tarifa** e os mecanismos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da empresa operadora do serviço de transporte coletivo urbano.

O referido Decreto adota, como metodologia de referência para o cálculo tarifário, o conceito de Custo do Passageiro Transportado, apurado a partir do rateio do custo total do sistema pelo número de passageiros pagantes equivalentes, utilizando como **base metodológica o modelo GEIPOT/MT**, até que seja eventualmente definida metodologia própria pelo órgão gerencial.



O normativo regulamentar disciplina de forma minuciosa a composição dos custos do sistema, abrangendo custos variáveis, custos fixos, custos de capital, depreciação, remuneração do capital investido, custos com pessoal e encargos sociais, despesas administrativas, tributos, frota de reserva, bem como critérios técnicos para a apuração de coeficientes de consumo, dados operacionais, quilometragem percorrida, frota e receitas do sistema.

No tocante à revisão tarifária, o Decreto Municipal nº 8.978/2008 estabelece que **o valor das passagens deve ser revisto, no mínimo, a cada 12 (doze) meses**, podendo o processo ser instaurado tanto por iniciativa do órgão gerencial quanto por requerimento da empresa operadora, sempre que identificado desequilíbrio econômico-financeiro do serviço.

No âmbito desse marco normativo, **em 25 de março de 2011** foi publicado o Edital e respectivos anexos da **Licitação nº 01/2011**, cujo objeto consistia na concessão dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Videira/SC. O certame adotou como critério de julgamento a combinação de melhor técnica e preço, tendo como base uma tarifa pública de R\$ 2,10, calculada a partir dos custos do sistema anterior com base na metodologia GEIPOT, conforme Decreto Municipal nº 9.094/2008, além da exigência de outorga mínima no valor de R\$ 520.000,00. O prazo contratual foi fixado em 10 (dez) anos, prorrogável por igual período.

Nos termos do **item 9.14 do Edital**, a **Proposta Financeira deveria conter** o valor da outorga e o estudo econômico-financeiro, composto, no mínimo, pelas planilhas indicadas no instrumento convocatório, incluindo a demonstração dos custos por quilômetro rodado, detalhando quantitativos e os preços de insumos e salários, a **planilha padrão GEIPOT** (p. 45 do Volume II do processo licitatório) e o fluxo de caixa do empreendimento (p. 84 do Volume II do processo licitatório), desenvolvidas conforme os Anexos X e XI do Edital.

O **item 17.1** do Edital estabeleceu que o cálculo do custo do passageiro transportado, bem como o valor da tarifa e dos preços das passagens, deveria ser revisto



anualmente — ou antes, mediante provocação da Concessionária ou da Concedente — sempre que demonstrada variação ascendente ou descendente dos custos capazes de comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. **Para esse cálculo, deveriam ser considerados**, entre outros fatores, os custos administrativos, operacionais, de manutenção, engenharia, tributos, investimentos em ampliação e renovação da frota, obrigações legais e a justa remuneração do capital, **e observadas as condições propostas pela licitante vencedora.**

A Minuta do Contrato, constante do **Anexo I do Edital**, em sua Cláusula Sétima, fixou a tarifa inicial em R\$ 2,10 por passageiro, com base nas condições então vigentes do sistema, estabelecendo que **a apuração da tarifa e do custo do passageiro transportado** seria realizada com base **na planilha definida pelo Município, nos termos do Decreto nº 8.978/2008**, considerando o custo por quilômetro rodado e o IPK. A Cláusula Oitava, por sua vez, disciplinou a revisão anual da tarifa, em consonância com as disposições editalícias.

O Projeto Básico, constante do Anexo II, reforçou que o cálculo tarifário deveria observar a planilha de custos definida pelo Município, considerando os custos operacionais, de capital, administrativos e tributários.

A análise das propostas teve início em 02 de maio de 2011, sendo a avaliação técnica conduzida pela empresa Profuzzy. A abertura da proposta financeira da única empresa classificada ocorreu em 08 de julho de 2011. A proposta vencedora, apresentada pela empresa Santa Teresinha Transportes e Turismo S.A., previu **outorga no valor de R\$ 550.000,00, custo do passageiro transportado de R\$ 2,17 e tarifa pública de R\$ 2,10**, conforme planilha apresentada na página 209 no Volume V do processo licitatório. O **Contrato nº 329/2011 foi firmado em 12 de agosto de 2011**, tendo sido posteriormente prorrogado por igual período após o término do prazo inicial de vigência.

Desde a assinatura do contrato, **o sistema passou pelos seguintes reajustes tarifários:**



- 2011: Decreto nº 9.910, de 28/12 – tarifa de R\$ 2,25;
- 2012 e 2013: sem reajuste;
- 2014: Decreto nº 10.887, de 30/01 – tarifa de R\$ 2,50;
- 2015: Decreto nº 11.525, de 11/02 – tarifa de R\$ 2,70;
- 2016: Decreto nº 12.782, de 18/02 – tarifa de R\$ 3,00;
- 2017: Decreto nº 13.909, de 31/03 – tarifa de R\$ 3,20 (antecipada) e R\$ 3,30 (embarcada);
- 2018: sem reajuste;
- 2019: Decreto nº 16.224, de 11/03 – tarifa de R\$ 3,60 (antecipada) e R\$ 3,70 (embarcada);
- 2020: sem reajuste;
- 2021: Decreto nº 18.134, de 28/05 – tarifa de R\$ 4,10 (antecipada) e R\$ 4,30 (embarcada);
- 2022: Decreto nº 19.325, de 28/07 – tarifa de R\$ 5,50 (antecipada) e R\$ 5,75 (embarcada);
- 2023: sem reajuste;
- 2024: Decreto nº 22.571, de 06/12 – tarifa de R\$ 5,75 (antecipada) e R\$ 6,00 (embarcada);
- 2025: sem reajuste.

Registra-se que os reajustes tarifários concedidos ao longo do período tiveram como base, predominantemente, **a aplicação direta do índice IPCA acumulado** nos 12 (doze) meses anteriores. Entretanto, especialmente durante e após o período pandêmico, a **Concessionária passou a protocolar requerimentos de revisão tarifária extraordinária**, instruídos com planilhas de custos, nos quais pleiteou os seguintes valores:

- 2022: requerimento de revisão tarifária extraordinária protocolado em 17/05, pleiteando tarifa de R\$ 9,75, o qual foi negado;
- 2024: requerimento protocolado em 14/02, pleiteando tarifa de R\$ 8,46, e, posteriormente, em 26/09, pleito de indenização no valor de



R\$ 1.442.801,68, referente à diferença entre a tarifa aplicada e a tarifa pleiteada, ambos negados;

- **2026: requerimento protocolado em 16/01, pleiteando tarifa de R\$ 9,41, objeto da presente análise.**

Portanto, é recomendado que caso as partes concordem em realizar reajuste anual com base no IPCA acumulado e, periodicamente ou em casos extraordinários, realize revisão tarifária por meio da planilha de custos, que se aditive tal cláusula ao Contrato.

Por fim, registra-se que o Município de Videira/SC **não possui diferenciação de tarifa pública e técnica**, e passou recentemente a contar com a atuação da **Agência Reguladora**, de modo que o presente parecer se insere em um contexto inicial de consolidação do acompanhamento regulatório do serviço. Nesse cenário, torna-se necessário sistematizar o histórico normativo, contratual e procedimental aplicável à revisão tarifária, à luz da legislação municipal vigente e dos princípios que regem a regulação dos serviços públicos concedidos.

3. DO AMPARO LEGAL

A Revisão Tarifária encontra amparo legal no § 2º do art. 9º e no art. 29 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, os quais estabelecem que a tarifa do serviço público concedido deve ser preservada pelas regras de revisão previstas em lei, no edital e no contrato, de modo a assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Nos termos do § 3º do art. 9º da referida Lei, ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso. Ademais, incumbe ao Poder Concedente, conforme art. 29, inciso V, da Lei nº 8.987/1995, homologar reajustes e





proceder à revisão das tarifas na forma da legislação, das normas pertinentes e do contrato.

No âmbito contratual, a Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) encontra previsão específica no item 17.1 do Edital, que estabeleceu que o cálculo do custo do passageiro transportado, bem como o valor da tarifa e dos preços das passagens, deveria ser revisto anualmente — **ou antes, mediante provocação da Concessionária ou da Concedente — sempre que demonstrada variação ascendente ou descendente dos custos capazes de comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.**

Ressalta-se, contudo, que o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato possui fundamento constitucional, nos termos do inciso XXI do art. 37 da Constituição Federal, não se tratando de mera faculdade contratual, mas de garantia jurídica assegurada às partes, desde que comprovada a ocorrência de eventos que alterem substancialmente as condições originalmente pactuadas.

4. DA ANÁLISE PELA AGIR

Ressalta-se que, embora tenha sido apresentada pela Concessionária, no âmbito do certame licitatório, planilha de Fluxo de Caixa juntamente com as planilhas de custos, o Contrato, em sua Cláusula Sétima, estabeleceu que a apuração da tarifa e do custo do passageiro transportado deve ser realizada com base na planilha definida pelo Município, nos termos do **Decreto nº 8.978/2008**. Tal normativo adota, como base metodológica, **o modelo GEIPOT/MT para o cálculo do custo do passageiro transportado**, apurado a partir do rateio do custo total do sistema pelo número de passageiros pagantes equivalentes.

Dessa forma, em observância às regras contratuais vigentes, esta análise considerou procedente a apresentação do pleito da Concessionária em formato de planilha de custos. **Não obstante, recomenda-se que tal regramento seja revisto em futuras licitações**, uma vez que a planilha de custos, isoladamente, não contempla elementos relevantes à adequada avaliação do equilíbrio econômico-financeiro contratual, tais como série histórica de dados, variações de demanda e receitas, eventuais ganhos de eficiência, comparação com a tarifa vigente, comportamento dos



investimentos no longo prazo e remuneração do capital por meio de taxa interna de retorno (TIR), não se configurando, portanto, como a ferramenta mais adequada para análise estrutural do equilíbrio contratual. Registra-se que a utilização exclusiva da planilha de custos não se mostra, por si só, inadequada em contratos nos quais não tenham ocorrido eventos relevantes, tais como reequilíbrios estruturais significativos, indenizações, alterações de escopo ou novos investimentos de grande porte.

Adicionalmente, cumpre destacar que o item 17.1 do Edital estabeleceu que o cálculo do custo do passageiro transportado deve considerar, entre outros fatores, os custos administrativos, operacionais, de manutenção, engenharia, tributos, investimentos em ampliação e renovação da frota, obrigações legais e a justa remuneração do capital, observadas as condições propostas pela licitante vencedora.

Registra-se, por oportuno, que a proposta vencedora do certame foi disponibilizada a esta Agência apenas em formato digitalizado, não contemplando a integralidade das abas que compunham a planilha original, bem como apresentando trechos com baixa legibilidade. Tal circunstância impôs limitações à verificação detalhada de determinados parâmetros originalmente adotados. Ainda assim, a análise foi conduzida com base nos elementos efetivamente disponibilizados, complementados pelas informações constantes do Contrato, do Edital e do Decreto nº 8.978/2008, bem como pelos esclarecimentos prestados no âmbito do presente pleito, buscando-se preservar, na maior medida possível, **a aderência às condições originalmente pactuadas.**

Cumpre registrar, de forma expressa, que a presente análise técnica se limita ao período indicado no pleito apresentado pela Concessionária, **compreendido entre junho de 2024 e maio de 2025**, tomando por base os dados operacionais, econômicos e financeiros correspondentes a esse intervalo temporal.

A delimitação temporal decorre da própria natureza do pedido formulado e da metodologia contratualmente prevista para apuração do custo do passageiro transportado, baseada na planilha de custos definida pelo Município, nos termos da Cláusula Sétima do Contrato e do Decreto nº 8.978/2008, não contemplando, nesta etapa, modelagem estruturada em fluxo de caixa descontado.



Dessa forma, não constitui objeto da presente manifestação a apuração do equilíbrio econômico-financeiro acumulado em períodos pretéritos, tampouco a verificação de eventuais superávits ou déficits históricos do Contrato, análise que, caso necessária, demandaria abordagem metodológica distinta, com avaliação integrada de receitas, despesas, investimentos, financiamentos, e remuneração ao longo de todo o horizonte contratual.

Ressalva-se, por fim, que a delimitação ora estabelecida não implica reconhecimento de inexistência de desequilíbrios anteriores, nem renúncia à prerrogativa de futura análise estrutural do Contrato, caso sobrevenham elementos técnicos ou jurídicos que a justifiquem.

Na sequência, passam a ser detalhados os dados operacionais que impactam diretamente os custos do sistema e o resultado da tarifa técnica, bem como os elementos que compõem a planilha de custos, até a apuração do cálculo final.

A presente análise apresenta, para cada componente da planilha de custos, o respectivo tratamento previsto no **Decreto Municipal nº 8.978/2008**, que instituiu a metodologia de cálculo tarifário aplicável ao serviço, bem como os parâmetros constantes da **proposta vencedora da licitação** e os valores e premissas apresentados pela Concessionária no presente **pleito de revisão**. A partir dessa comparação, busca-se verificar a aderência das alterações pleiteadas aos critérios originalmente estabelecidos na modelagem contratual e à metodologia de cálculo vigente, subsidiando a avaliação quanto à sua procedência técnica e regulatória.

4.1 Dados operacionais

4.1.1 Demanda (transportada e equivalente)

Art. 30 As empresas operadoras fornecerão mensalmente a movimentação dos passageiros transportados para o Órgão Gerencial e ao Órgão de Planejamento para manterem atualizados seus respectivos Sistemas de Informações Operacionais, quer seja por meio das fichas de controle de Veículos (FCV), por via eletrônica ou magnética, atendendo aos formatos e demais especificações técnicas estabelecidas pelos Órgãos do Poder Concedente envolvidos e abrangendo as informações a seguir relacionadas, as quais referem-se ao Plano Operacional, escala de pessoal, frota utilizada, linhas e estações, de acordo com a ocorrência em cada tipo de serviço:



- a) Quantidade total de passageiros transportados;
- b) Quantidade de passageiros transportados isentos do pagamento de passagem do serviço público de transporte coletivo urbano;
- c) Quantidade de passageiros transportados na condição de estudante, professor e demais modalidades de passagens com preços diferenciados;
- d) Quantidade de passageiros transportados na modalidade de vale transporte;
- e) Quantidade de passageiros transportados com Passagem Única Integrada;
- f) Quantidade de passageiros transportados com Passagem Unitária Embarcada.

Art. 31 Para os fins de formação do Índice de Passageiros Transportados por Quilômetro Equivalente - IPK-e, o qual será utilizado na apuração do custo do passageiro transportado, deverá ser usada a média dos últimos 12 (doze) meses até a data a que se referir o cálculo do custo do passageiro transportado e a fixação da tarifa e preços das respectivas passagens.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)

PLANILHA 8 - DEMONSTRAÇÃO DO CUSTO UNITÁRIO DO PASSAGEIRO		
4. PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - DEMANDA MÉDIA MENSAL		
4.1 Passageiros Transportados		115.910
4.1.1 Passageiros Pagantes		112.204
4.1.1.1 Passageiros Pagantes - Antecipado	0%	0
4.1.1.2 Passageiros Pagantes - Embarcado	0%	17.737
4.1.1.3 Passageiros Estudantes	50%	15.768
4.1.1.4 Passageiros Vale-Transporte (Passe)	0%	78.699
4.2 Gratuidades - Isentos, Professor, Atendente de Creche	100%	3.706
4.3 Passageiros Transportados Equivalentes		104.320
4.4 Taxa de Equivalência		90,00%

3.1.9 Planilha 9 – Fluxo de Caixa

A Planilha 9 apresenta o fluxo de caixa da concessão em base anual, considerando o prazo de 10 anos, contendo os seguintes elementos e pressupostos:

3.1.9.1 Relativos a Receita (Receita Bruta)

- Receita da prestação de serviços conforme parâmetros apresentados no Edital – considerado o incremento de 2,70% no número de passageiros equivalentes ao ano, para os próximos 10 anos. Justifica-se este percentual em face a implantação do sistema de Bilhetagem Eletrônica a ser implantado bem como em decorrência do aumento da oferta de serviço.
- Receitas acessórias – considerada a possibilidade de arrecadação de R\$ 18.000,00 no primeiro ano com exploração dos espaços comerciais do terminal, dos cartões da Bilhetagem Eletrônica e na parte externa dos veículos da frota contratada. Correção anual em de 3%.
- Impostos incidentes sobre as receitas – considerado PIS, COFINS e ISS totalizando 6,65%.
- Receita Líquida é o resultado da diferença entre as receitas e os impostos diretamente incidentes.

Fonte: Proposta Vencedora (2011)



2. PASSAGEIROS TRANSPORTADOS									
2.1. Passageiros Transportados						60.702	pass./mês		
2.1.1. Passageiros Pagantes						59.578	pass./mês		
2.1.1.1. Pagante à Bordo						13.246	pass./mês		
2.1.1.2. Vale Transporte						41.848	pass./mês		
2.1.1.3. Estudante e Servidores Municipais						4.483	pass./mês		
2.1.1.4. Gratuidade						1.124	pass./mês		
2.1.2. Passageiros Transportados Equivalentes						57.936	pass./mês		
2.1.3. Tarifa Média Ponderada						5,7400	R\$/pass.		
2.1.4. Taxa de Equivalência						95,44%	%		
2.2. Composição da Demanda:									



Data	Número de Passageiros Transportados				Passageiro Transportado	Tarifa Pública			Passageiro Equivalente
	Pagante à Bordo	Vale Transporte	Estudante e Servidores	Gratuidade		Embarcado	Antecipado	Estudante e Servidor	
jun/24	13.227	43.814	5.312	1.032	63.385	6,00	5,74	2,87	60.296
jul/24	14.159	44.232	3.559	1.228	63.178	6,00	5,74	2,87	60.812
ago/24	14.031	46.886	5.367	1.477	67.761	6,00	5,74	2,87	64.236
set/24	13.527	43.215	5.461	1.247	63.450	6,00	5,74	2,87	60.085
out/24	14.318	46.807	6.086	1.374	68.585	6,00	5,74	2,87	64.817
nov/24	13.105	39.638	4.608	980	58.331	6,00	5,74	2,87	55.641
dez/24	12.073	31.872	1.464	668	46.077	6,00	5,74	2,87	45.224
jan/25	12.411	37.369	151	245	50.176	6,00	5,74	2,87	50.418
fev/25	13.287	41.717	3.881	947	59.832	6,00	5,74	2,87	57.546
mar/25	13.506	43.087	5.914	1.322	63.829	6,00	5,74	2,87	60.162
abr/25	12.551	40.720	5.974	1.603	60.848	6,00	5,74	2,87	56.827
mai/25	12.761	42.824	6.019	1.368	62.972	6,00	5,74	2,87	59.173
Total Anual	158.956	502.181	53.796	13.491	728.424				695.235
Média Mensa	13.246	41.848	4.483	1.124	60.702				57.936



Fonte: Pleito RTE (2026)

A análise dos dados de demanda constitui o primeiro elemento avaliado, por seu impacto direto na composição do custo do passageiro transportado e, consequentemente, na tarifa técnica do sistema.

Conforme a proposta apresentada à época da licitação, **em 2011, projetava-se uma demanda inicial de 104.326 passageiros equivalentes por mês**, considerando-se, ainda, uma taxa de crescimento anual de 2,7% ao longo da vigência contratual. Tal premissa fundamentou a estimativa de receitas tarifárias e o dimensionamento econômico-financeiro do Contrato.

Todavia, de acordo com as informações atualmente apresentadas pela Concessionária, **a demanda observada encontra-se no patamar de 57.936 passageiros equivalentes mensais, número significativamente inferior ao projetado na proposta original**. A expressiva diferença entre a demanda estimada e a demanda efetivamente



verificada configura fator relevante para a análise do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, podendo contribuir para a compreensão do desequilíbrio alegado pela Concessionária, na medida em que a redução do volume de passageiros impacta diretamente a diluição dos custos operacionais e a arrecadação tarifária do sistema.

Não obstante, registra-se que a Concessionária não encaminhou os relatórios de bilhetagem eletrônica extraídos diretamente do sistema operacional, limitando-se a apresentar planilhas consolidadas com os dados de demanda. Ademais, informa-se que os referidos dados não foram objeto de validação formal por parte do Poder Concedente.

Dessa forma, ressalta-se que os valores de demanda considerados na presente análise foram adotados como premissa técnica exclusivamente para viabilizar o desenvolvimento dos cálculos, tendo em vista a ausência de documentação comprobatória suficiente para sua validação. Não foi possível realizar auditoria independente ou confrontação com bases primárias de bilhetagem, motivo pelo qual os resultados apresentados permanecem condicionados à veracidade das informações fornecidas pela Concessionária e sujeitos à revisão caso sejam posteriormente apresentados dados oficiais divergentes ou promovida validação pelo Poder Concedente.

4.1.2 Receitas (tarifárias e acessórias) e Impostos sobre Receita

Seção I Das Receitas do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros

Art. 69 Constituem receitas do sistema de transporte coletivo de passageiros a serem consideradas no cálculo do custo do passageiro transportado e respectivos preços das passagens, os valores obtidos com a cobrança de passagens, da comercialização antecipada das passagens, do vale transporte e da bilhetagem eletrônica, quando for o caso, tudo de conformidade com os valores fixados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 70 A empresa operadora poderá explorar direta ou indiretamente, através de contratos com terceiros, publicidades na parte externa dos veículos, enquanto que os espaços internos somente poderão ser utilizados para a veiculação de Campanhas Institucionais ou de Utilidade Pública, mediante autorização prévia do Órgão Gerencial.

Art. 71 Poderão constituir receitas complementares do sistema, aquelas decorrentes da exploração dos espaços comerciais e publicitários nas Estações, em abrigos de Pontos de Parada, bem como no verso dos cartões e bilhetes, na forma que da lei que as autorizar.

Parágrafo Único - As receitas complementares serão integralmente utilizadas para a redução dos custos administrativos do sistema.



Seção II Das Passagens

Art. 72 Entende-se como passagem o uso de passes, inclusive de professor e estudante, de fichas, cartões, bilhetes e assemelhados, adotados pelo Sistema de Arrecadação e Controle de Acesso aos serviços de Transporte Público de Passageiros, adquiridos antecipadamente ou embarcado destinados para a liberação das catracas, inclusive eletrônicas, dos ônibus, das estações e demais pontos com pré-embarque, cujos respectivos valores são fixados para os serviços regulares convencional e diferenciado.

Art. 73 Independentemente das diferentes modalidades de benefícios associados aos tipos de passagens especificadas no art.58, entende-se com Passagem Única Integrada o direito do usuário cumprir com seu objetivo de viagem, indo de um ponto a outro servido pelo sistema de transporte coletivo urbano integrado, pagando uma única passagem, excetuando o retorno.

Art. 74 Fica a empresa operadora autorizada a compor lotes econômicos e promocionais, para estimular a aquisição antecipada de passagens, vedada à venda de mais de uma unidade quando embarcada.

Art. 75 O preço da Passagem Única Integrada será composto tendo como base a ponderação do custo do passageiro transportado, entre as modalidades de aquisição antecipada ou adquirida em ponto de pré-embarque e aquela adquirida embarcada.

Art. 76 O pagamento da tarifa feita em moeda corrente ao cobrador ou ao motorista constitui a Passagem Unitária Embarcada, a qual não dá ao passageiro o direito à integração tarifária.

Parágrafo Único - O valor da Passagem Unitária Embarcada não poderá ser inferior a 25% do valor da Passagem Única Integrada, que serão definidas de maneira a manter a receita tarifária.

CAPÍTULO X DOS IMPOSTOS E REPASSES TRIBUTÁRIOS

Art. 77 Todos os tributos (impostos, contribuições e taxas) que incidem sobre a receita das empresas operadoras, bem como sobre a contraprestação dos serviços, serão incluídos e considerados na apuração do cálculo do custo do passageiro transportado.

§ 1º - De conformidade com a legislação vigente, para efeito da apuração do custo do passageiro transportado, os tributos e demais repasses tributários admitidos, dadas as alíquotas correspondentes, são:

I - PIS - Programa de Integração Social;

II - COFINS - Contribuição Para Financiamento da Seguridade Social;

III - ISS - Imposto Sobre Serviço;

§ 2º - A ocorrência de novos tributos ou a modificação dos existentes implicam na atualização do cálculo do custo do passageiro transportado.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)



2.1	RECEITAS			R\$	219.072,00
2.1.1	Sistema Regular Convencional e Diferenciado:	Passageiros	Preço Passagem	R\$	219.072,00
2.1.1.2	Passageiros Pagantes - Antecipado	0	2,10 R\$/Pas.	R\$	0,00
2.1.1.3	Passageiros Pagantes - Embarcado	17.737	2,10 R\$/Pas.	R\$	37.247,70
2.1.1.4	Passageiros Estudantes	15.768	1,05 R\$/Pas.	R\$	16.556,40
2.1.1.5	Passageiros Vale-Transporte (Passe)	78.699	2,10 R\$/Pas.	R\$	165.267,90
2.1.1.6	Gratuidades - Isentos, Professor, Atendente de Creche	3.706	0,00 R\$/Pas.	R\$	0,00
2.2	DEDUÇÕES DAS RECEITAS			R\$	14.568,29
2.2.1	Tributos e Repasses			R\$	14.568,29
2.2.1.1	ISS			R\$	8.572,16
2.2.1.2	PIS			R\$	1.423,97
2.2.1.3	COFINS			R\$	6.572,16
2.2.1.4	Taxa de Gerenciamento			R\$	0,00

[...]

3.1.9 Planilha 9 – Fluxo de Caixa

A Planilha 9 apresenta o fluxo de caixa da concessão em base anual, considerando o prazo de 10 anos, contendo os seguintes elementos e pressupostos:

3.1.9.1 Relativos a Receita (Receita Bruta)

- Receita da prestação de serviços conforme parâmetros apresentados no Edital – considerado o incremento de 2,70% no número de passageiros equivalentes ao ano, para os próximos 10 anos. Justifica-se este percentual em face a implantação do sistema de Bilhetagem Eletrônica a ser implantado bem como em decorrência do aumento da oferta de serviço.
- Receitas acessórias – considerada a possibilidade de arrecadação de R\$ 18.000,00 no primeiro ano com exploração dos espaços comerciais do terminal, dos cartões da Bilhetagem Eletrônica e na parte externa dos veículos da frota contratada. Correção anual em de 3%.
- impostos incidentes sobre as receitas – considerado PIS, COFINS e ISS totalizando 6,65%.
- Receita Líquida é o resultado da diferença entre as receitas e os impostos diretamente incidentes.

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

8. RECEITAS COMPLEMENTARES					
	8.1 Receita Complementar Mensal (Publicidade)				1.380,00

[...]

3. COMPOSIÇÃO DA RECEITA E DO LUCRO BRUTO MÉDIO MENSAL					
<i>Nota: A composição da RECEITA é dada com base no número de passageiros transportados e no preço das passagens vigentes.</i>					
3.1 RECEITAS				R\$	545.544,00
3.1.1 Sistema Regular Convencional e Diferenciado:	Passageiros	Preço Passagem		R\$	545.544,00
3.1.1.2 Pagante à Bordo	13.246	9,8439 R\$/pass.		R\$	130.396,05
3.1.1.4 Vale Transporte	41.848	9,4159 R\$/pass.		R\$	394.042,12
3.1.1.5 Estudante e Servidores Municipais	4.483	4,7080 R\$/pass.		R\$	21.105,83
3.1.1.6 Gratuidade	1.124	0,0000 R\$/pass.		R\$	0,00
3.2 DEDUÇÕES DAS RECEITAS				R\$	25.095,02
3.2.1 Tributos e Repasses				R\$	25.095,02
3.2.1.1 Imposto sobre Serviços - ISS				R\$	16.366,32
3.2.1.2 Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS				R\$	0,00
3.2.1.3 Programa de Integração Social - PIS				R\$	0,00
3.2.1.4 Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB				R\$	8.728,70
3.3 LUCRO BRUTO = (RECEITAS - DEDUÇÕES)				R\$	520.448,98

Nota: O Lucro Bruto resulta da dedução dos tributos e repasses incidentes na Receita

Fonte: Pleito RTE (2026)

Constata-se que a receita tarifária atualmente observada encontra-se em patamar inferior ao originalmente projetado, em razão, principalmente, da demanda efetiva de passageiros ser significativamente menor do que aquela considerada na modelagem econômico-financeira da licitação. Destaca-se ainda que a tarifa pública, ao longo da execução contratual, sofreu atualização majoritariamente por meio da aplicação do índice IPCA, o que resultou, segundo o Decreto nº 22.571, de 06/12/2024, em uma tarifa atual de R\$ 5,75 (antecipada) e R\$ 6,00 (embarcada).

No tocante às receitas complementares, observa-se que os valores considerados na proposta vencedora eram superiores aos atualmente informados no pleito revisional. Tal redução carece de justificativa técnica e comprovação documental por parte da concessionária, especialmente no que se refere às fontes de receita acessória previstas contratualmente, tais como publicidade ou outras eventualmente existentes. **Recomenda-se, portanto, que o Poder Concedente exija da Concessionária a apresentação de memória de cálculo e documentação comprobatória que evidencie a efetiva frustração dessas receitas ao longo da execução contratual.**

No que se refere à carga tributária, verifica-se que, na proposta apresentada no certame licitatório, foram considerados os percentuais de PIS, COFINS e ISS, totalizando 6,65%. No pleito atual, entretanto, foram considerados 3% de ISS, ausência de incidência de PIS e COFINS e a aplicação da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB) no percentual de 1,6%, totalizando um total de 4,60%.

Quanto à CPRB, registra-se que, embora o pleito tenha adotado a alíquota de 1,6%, a legislação federal vigente no período compreendido entre junho de 2024 e maio de 2025 previu diferentes percentuais de incidência. Assim, para refletir adequadamente a carga tributária efetivamente suportada ao longo do período analisado, **foi calculada a alíquota média ponderada da CPRB, resultando no percentual de 1,50%, considerado nesta análise.**

Em relação ao ISS, cumpre destacar que a **Lei Complementar Municipal nº 164/2014 incluiu hipótese de isenção para o serviço de transporte coletivo regular de passageiros de natureza municipal**, objeto de concessão do Poder Público,



estabelecendo ainda que eventual isenção deverá ser integralmente repassada ao valor da tarifa e comprovada na respectiva planilha de custos.

Todavia, conforme verificado no **Código Tributário Municipal vigente** e nas informações constantes dos autos, **o Município de Videira permanece exigindo a incidência de ISS no percentual de 3% sobre a receita do serviço**, não havendo evidência de concessão formal da referida isenção fiscal à concessionária até o presente momento.

Dessa forma, para fins de apuração do equilíbrio econômico-financeiro contratual, entende-se que a incidência de ISS deve ser considerada conforme efetivamente praticada, salvo apresentação de ato normativo específico que comprove a concessão da isenção prevista na legislação municipal e sua correspondente repercussão tarifária.

4.1.3 Quilometragem (produtiva e improdutiva)

Art. 32 As empresas operadoras fornecerão mensalmente a quilometragem total percorrida ao Órgão Gerencial e ao Órgão de Planejamento para manterem atualizados seus respectivos Sistemas de Informações Operacionais, quer seja por meio das Fichas de Controle de Veículos - FCV, por via eletrônica ou magnética, atendendo aos formatos e demais especificações técnicas estabelecidas pelos Órgãos do Poder Concedente envolvidos.

§ 1º - A quilometragem mensal percorrida será obtida pelo produto da extensão de cada Linha pelo respectivo número de viagens programadas, deduzidas as viagens não realizadas, acrescentadas as viagens extraordinárias, levando-se em conta o número de dias úteis, sábados, domingos e feriados.

§ 2º - Para uso na apuração do custo do passageiro transportado, a quilometragem mensal percorrida no sistema, será dada pela média da quilometragem mensal produzida e registrada no sistema durante os últimos doze meses, **admitindo-se acréscimo de até 9% (nove por cento) de quilometragem morta ou improdutiva (ociosa)** a qual corresponde ao percurso da garagem da empresa operadora ao ponto inicial e/ou ponto final da linha e demais percursos entre linhas.

Parágrafo Único - O percentual de quilometragem morta pode ser substituído pela quilometragem morta efetiva, desde que devidamente comprovado por medição.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)



1.1 CUSTO OPERACIONAL				R\$ 199.011,96
1.1.1 Custo Variável	R\$/Km	1,2562	46.527 Km	R\$ 58.448,91
Combustível	R\$/Km	0,6719	46.527 Km	31.261,32
Óleos e lubrificantes	R\$/Km	0,0778	46.527 Km	3.617,95
Material rodante	R\$/Km	0,1506	46.527 Km	7.004,82
Peças e acessórios	R\$/Km	0,3560	46.527 Km	16.564,83

[...]

3.1.9.2 Relativo aos Custos

- Custos variáveis com combustível, lubrificantes, rodagem e peças e acessórios, calculados com base nos custos unitários apresentados na Planilha 1, que resultaram em R\$ 1,2562 por km. A quilometragem corresponde ao percurso necessário para atender ao Quadro de Horários determinado no Projeto Básico, acrescido da quilometragem morta (ociosa) apontada na Proposta Técnica e mais um acréscimo de 2 (dois) veículos ao longo dos 10 (dez) anos;

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

3. QUILOMETRAGEM PROGRAMADA				
3.1. Percurso Total				58.848 km/mês
3.1.1. Percurso Operacional Programado				57.134 km/mês
3.1.2. Percurso Ocioso				1.714 km/mês
3.1.3. Percurso Programado PPMLS				0 km/mês
3.2. Índice de Passageiro Equivalente por Quilômetro - IPKe				0,9845 pass./km
3.3. Percurso Operacional				
Mês/Ano	Percurso Programado	Percurso Ocioso	Percurso PPMLS	Percurso Total
jun/24	53.579	1.607	0	55.186
jul/24	61.004	1.830		62.834
ago/24	60.897	1.827		62.724
set/24	56.006	1.680		57.686
out/24	59.522	1.786		61.308
nov/24	52.682	1.580		54.262
dez/24	56.350	1.691		58.041
jan/25	57.042	1.711		58.753
fev/25	53.102	1.593		54.695
mar/25	59.473	1.784		61.257
abr/25	54.425	1.633		56.058
mai/25	61.521	1.846		63.367
Total Anual	685.603	20.568		706.171
Média Mensal	57.134	1.714		58.848

Fonte: Pleito RTE (2026)

Nos termos do Decreto Municipal nº 8.978/2008, admite-se, para fins de apuração de custos operacionais, a consideração de quilometragem improdutiva em



percentual de até 9% (nove por cento) sobre a média mensal da quilometragem produtiva programada do sistema.

Conforme estabelecido na proposta vencedora e nos documentos do edital, a operação do sistema foi dimensionada considerando uma quilometragem média mensal total de **46.527 km**. No pleito revisional apresentado, entretanto, a concessionária informa a realização de **58.848 km** mensais totais, sendo 57.137 km classificados como programados e 1.714 km como quilometragem ociosa.

Verifica-se, portanto, incremento da quilometragem operacional em relação àquela originalmente prevista no dimensionamento contratual, ao mesmo tempo em que se constata redução significativa da demanda de passageiros transportados, conforme já apontado em item específico desta análise. Tal cenário indica possível desequilíbrio entre oferta e demanda do sistema, com reflexos diretos sobre o custo por passageiro transportado e sobre a eficiência operacional da concessão.

Registra-se, ainda, que não foram encaminhados relatórios dos sistemas de monitoramento por GPS para comprovar os dados de quilometragem apresentados no pleito, assim como estes não foram validados formalmente pelo Poder Concedente.

Ressalta-se que os resultados desta análise estão condicionados à veracidade dos dados operacionais informados pela Concessionária, os quais foram utilizados como premissa exclusivamente em razão da ausência de documentação comprobatória suficiente para sua auditoria. Assim, a utilização dessas informações não implica concordância, validação ou certificação de sua exatidão por parte da AGIR, permanecendo sua confirmação sujeita à apresentação de documentação hábil e à manifestação do Poder Concedente.

4.1.4 Frota (operacional e reserva)

Art. 25 O preço do chassi e da carroceria que compõe os respectivos veículos da frota vinculada ao sistema de transporte público de passageiros, adotado em cada categoria de serviço, para fins de comprovação do desequilíbrio econômico e financeiro e respectivo cálculo do custo do passageiro transportado, serão fornecidos pelas empresas operadoras mediante a apresentação de **nota fiscal referente à última compra ou de no mínimo três orçamentos obtidos junto a fornecedor qualificado pelo Programa de Qualidade da empresa ou reconhecido pelo Órgão Gerencial**, devendo abranger a todos os modelos em uso na operação do sistema, bem como de



novos modelos que tenham sido previamente aceitos e homologados para uso pelo Órgão Gerencial.

§ 1º - O preço do veículo padrão equivalente será obtido pela média ponderada dos preços dos diferentes padrões adotados em cada categoria de serviço ou tecnologia de frota que integram o sistema de transporte público de passageiros, devendo ser considerados para todos os fins, somente equipamentos zero quilômetro.

§ 2º - Para efeito de enquadramento da frota, serão admitidas as seguintes categorias:

- a) Categoria I - Microônibus do tipo urbano, movido a óleo diesel, dotado de dois eixos, com potência de motor de até 150 HP;
- b) Categoria II - Veículo Leve ou Convencional do tipo urbano, movido a óleo diesel, dotado de dois eixos, com potencia de motor de até 200 HP;
- c) Categoria III - Veículo Pesado ou Padrão do tipo urbano, movido a óleo diesel, dotado de dois eixos, com potência de motor acima de 200 HP;
- d) Categoria IV - Veículo Articulado do tipo urbano, movido a óleo diesel, com potencia de motor acima de 200 HP dotado de articulação.

[...]

Art. 33 No que se refere aos veículos que integram a frota do sistema de transporte coletivo urbano aplica-se o que estabelece o Capítulo VII, Seção II da Lei nº [631](#), de 22 de setembro de 1999.

Art. 34 Para efeito da apuração do quilômetro rodado, somente será considerado o veículo que estiver cadastrado no Órgão Gerencial e vinculado ao serviço, constando do respectivo Plano Operacional.

Art. 35 A idade da frota, para efeito de depreciação e remuneração, será considerada com base no mês de entrada em operação do veículo e para o caso de veículo semi-novo, será considerada a data da nota fiscal do chassi.

§ 1º - Serão considerados os seguintes tipos de veículos:

- a) Categoria I - Microônibus: vida útil de 8 (oito) anos, valor residual de 10% (dez por cento) e utilização por até 10 anos;
- b) Categoria II - Ônibus Convencional/Leve: vida útil de 8 (oito) anos, valor residual de 10% (dez por cento) e utilização por até 10 anos;
- c) Categorias III - Ônibus Pesado: vida útil de 10 (dez) anos, valor residual de 10% (dez por cento) e utilização por até 12 anos;
- d) Categoria IV - Ônibus Articulado: vida útil de 10 (dez) anos, valor residual de 10% (dez por cento) e utilização por até 12 anos.

§ 2º - Respeitando-se a idade média máxima de 7 (sete) anos para os veículos da frota.

Art. 36 Enquanto estiver tramitando a aprovação do Plano Operacional, a frota operante será dada pelo maior número de veículos rodando em um período de uma hora em dia útil, sendo que após a aprovação do respectivo Plano Operacional pelo



Órgão Gerencial, será considerada a frota operante apontada pelo Plano Operacional, a qual passará a ser considerado ao longo de todo o exercício de aplicação.

§ 1º - A empresa operadora terá um prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data de publicação do presente Decreto, para submeterem o Plano Operacional para aprovação junto ao Órgão Gerencial.

§ 2º - A empresa operadora deverá manter o seu respectivo Plano Operacional atualizado de conformidade com as necessidades do sistema, sendo que o mesmo será revisto e aprovado na forma do parágrafo anterior, pelo menos uma vez a cada 12 (doze) meses, ou sempre que modificações estruturais ou operacionais significativas assim o exijam, a critério do Órgão Gerencial.

Art. 37 Será admitido o escalonamento de **frota reserva entre o mínimo de 10% (dez por cento) até o máximo de 20% (vinte por cento)** dos veículos em operação, distribuídos proporcionalmente de acordo com as diferentes categorias adotadas, e de conformidade com a vinculação ao serviço, de acordo com os termos, parâmetros e requisitos do Plano Operacional aprovado.

[...]

Art. 55 O custo fixo da frota de reserva técnica é dado pelo produto entre o custo variável e o número de veículos que integram a frota de reserva técnica e o PMM - Percurso Médio Mensal apurado, tendo por quociente o percurso mensal.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)

6.1.1 Depreciação

6.1.1.1 Depreciação do Veículo

Coefficiente de Depreciação Anual da Frota de Microônibus

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,2000	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,1750	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,1500	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,1250	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,1000	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0750	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0500	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0250	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0000	=	0,0000
9 a 10	1	x	0,0000	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0000	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0000	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0000	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0000	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0000	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0000	=	0,0000
			Coefficiente de Depreciação Anual	=	0,0000 98

Depreciação Anual da Frota de Microônibus

194.320,00 x 0,0000 = 0,00 99

47 98

Depreciação Anual do Microônibus

0,00 + 1 = 0,00 100

99 54

Depreciação Mensal do Microônibus

0,00 + 12 = 0,00 101

100



Coefficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Leve

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,2000	=	0,0000
1 a 2	7	x	0,1750	=	1,2250
2 a 3	2	x	0,1500	=	0,3000
3 a 4	0	x	0,1250	=	0,0000
4 a 5	1	x	0,1000	=	0,1000
5 a 6	0	x	0,0750	=	0,0000
6 a 7	3	x	0,0500	=	0,1500
7 a 8	0	x	0,0250	=	0,0000
8 a 9	1	x	0,0000	=	0,0000
9 a 10	1	x	0,0000	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0000	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0000	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0000	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0000	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0000	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0000	=	0,0000
Coefficiente de Depreciação Anual				=	1,7750 102

Depreciação Anual da Frota de Ônibus Leve

258.796,00	x	1,7750	=	459.345,15 103
48		102		

Depreciação Anual do Ônibus Leve

459.345,15	÷	15	=	30.623,01 104
103		55		

Depreciação Mensal do Ônibus Leve

30.623,01	÷	12	=	2.551,92 105
-----------	---	----	---	--------------

[...]

PLANILHA 3 - DEMONSTRAÇÃO DO CUSTO COM DEPRECIACÃO DO CAPITAL COM FROTA E GARAGEM

Coefficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Pesado

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,1636	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,1473	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,1309	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,1145	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,0982	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0818	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0655	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0491	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0327	=	0,0000
9 a 10	0	x	0,0164	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0000	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0000	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0000	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0000	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0000	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0000	=	0,0000
Coefficiente de Depreciação Anual				=	0,0000 106

Depreciação Anual da Frota de Ônibus Pesado

0,00	x	0,0000	=	0,00 107
49		106		

Depreciação Anual do Ônibus Pesado

0,00	÷	0	=	0,00 108
107		56		

Depreciação Mensal do Ônibus Pesado

0,00	÷	12	=	0,00 109
------	---	----	---	----------



Coefficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Articulado

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,1636	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,1473	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,1309	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,1145	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,0982	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0818	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0655	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0491	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0327	=	0,0000
9 a 10	0	x	0,0164	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0000	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0000	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0000	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0000	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0000	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0000	=	0,0000
Coefficient de Depreciação Anual				=	0,0000

Depreciação Anual da Frota de Ônibus Articulado sem Ar Condicionado

0,00	x	0,0000	=	0,00
50		110		

Depreciação Anual do Ônibus Articulado

0,00	÷	0	=	0,00
111		57		

Depreciação Mensal do Ônibus Articulado

0,00	÷	12	=	0,00
112				

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

4.2. Composição da Frota

Categoria	Frota		
	Operante	Reserva	Total
Microônibus	0	0	0
Leve	10	2	12
Pesado	0	0	0
Especial	0	0	0
Soma	10	2	12

Distribuição Etária da Frota

2024							
Ano	Idade da Frota		Microônibus	Leve	Pesado	Especial	Sistema
	Anos	Faixa etária					
2024	0	0 a 1					0
2023	1	1 a 2					0
2022	2	2 a 3		1			1
2021	3	3 a 4					0
2020	4	4 a 5					0
2019	5	5 a 6		2			2
2018	6	6 a 7					0
2017	7	7 a 8					0
2016	8	8 a 9					0
2015	9	9 a 10					0
2014	10	10 a 11					0
2013	11	11 a 12					0
2012	12	12 a 13		2			2
2011	13	13 a 14		2			2
2010	14	14 a 15		4			4
> 2010	15	+ de 15		1			1
Frota Total			0	12	0	0	12
Reserva Técnica:							0
Frota Operacional			0	12	0	0	12
Idade Média da Frota							11,1 anos



Planilha 5 - Parâmetros I - Coeficientes

1. CLASSIFICAÇÃO DA FROTA

CLASSIFICAÇÃO DA FROTA		
Veículo	Potência do Motor	Categoria
Microônibus	Até 150 HP	I
Leve	Até 200 HP	II
Pesado	Acima de 200 HP	III
Especial	Acima de 200 HP dotado de articulação	IV

1.1 Coeficiente de Frota Reserva

1.1.1 Coeficiente de Frota Reserva **10,0%** da frota total

3. FROTA

3.1 Chassis

3.1.1 Microônibus

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Preço Médio	0	0,00

3.1.2 Leve

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Mercedes-Benz OF-1721/59	12	573.000,00
Preço Médio	12	573.000,00

3.1.3 Pesado

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Preço Médio	0	0,00

3.1.4 Especial

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Preço Médio	0	0,00

3.2 Carroceria

3.2.1 Microônibus

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Preço Médio	0	0,00

3.2.2 Leve

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
MARCOPOLO TORINO - 12565 MM	12	475.500,00
Preço Médio	12	475.500,00

3.2.3 Pesado

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Preço Médio	0	0,00

3.2.4 Especial

Fabricante & Modelo	Qtd	Preço
Preço Médio	0	0,00

Orçamento - 16/07/2025

OK

Orçamento - 14/07/2025

OK



3.3 Preço Médio por Categoria

Categoria	Veículo	Preço		
		Chassi	Carroceria	Total
I	Microônibus	0,00	0,00	0,00
II	Leve	573.000,00	475.500,00	1.048.500,00
III	Pesado	0,00	0,00	0,00
IV	Especial	0,00	0,00	0,00

3.4 Composição da Frota

Categoria	Veículo	Frota		
		Operante	Reserva	Total
I	Microônibus	0	0	0
II	Leve	10	2	12
III	Pesado	0	0	0
IV	Especial	0	0	0
Frota Total Vinculada				12

3.5 Veículo Padrão

3.5.1 Veículo Padrão - Preço Médio Ponderado com Rodagem

Categoria	Veículo	Preço do Veículo	Qtd
I	Microônibus	0,00	0
II	Leve	1.048.500,00	12
III	Pesado	0,00	0
IV	Especial	0,00	0
Frota Total Vinculada			12
Preço Médio Ponderado			1.048.500,00

3.5.2 Veículo Padrão - Preço Médio Ponderado sem Rodagem

Categoria	Veículo	Preço do Veículo	Preço da Rodagem	Preço do Veic. Menos Rod.	Qtd
I	Microônibus	0,00	0,00	0,00	0
II	Leve	1.048.500,00	14.652,00	1.033.848,00	12
III	Pesado	0,00	0,00	0,00	0
IV	Especial	0,00	0,00	0,00	0
Frota Total Vinculada					12
Preço Médio Ponderado					1.033.848,00

Fonte: Pleito RTE (2026)

Conforme estabelecido na proposta vencedora do certame licitatório de 2011, o sistema foi originalmente dimensionado com frota total de 16 veículos, sendo 1 micro-ônibus e 15 veículos do tipo leve/convencional, com valores de aquisição à época de R\$ 194.320,00 para micro-ônibus e R\$ 258.785,00 para ônibus leve.

No pleito revisional apresentado, a concessionária informa a operação com frota total de 12 veículos, todos classificados como ônibus leve, dos quais 10 em operação e 2 destinados à reserva técnica, indicando redução do quantitativo total de veículos em relação ao dimensionamento original do sistema. Registra-se, ainda, que o valor de aquisição considerado para fins de cálculo foi de R\$ 573.000,00 para o chassi e R\$ 475.500,00 para a carroceria, **um total de R\$ 1.048.500,00 conforme orçamentos obtidos em julho/2025.**

Nos termos do art. 25 do Decreto Municipal aplicável, o preço dos veículos a ser considerado para fins de cálculo tarifário deve ser comprovado mediante apresentação de nota fiscal da última aquisição ou de, no mínimo, três orçamentos válidos obtidos



junto a fornecedores qualificados ou reconhecidos pelo órgão gestor, devendo abranger todos os modelos em uso na operação. Ademais, o § 1º do referido artigo estabelece que os valores devem considerar veículos zero quilômetro, sendo o preço do veículo padrão equivalente obtido por média ponderada entre os diferentes padrões adotados.

Ressalta-se ainda que, embora o pleito se refira ao período até maio de 2025, os valores de aquisição adotados têm como base orçamentos datados de julho de 2025, apresentados como os mais recentes disponíveis. Registra-se, portanto, que os parâmetros considerados não correspondem integralmente ao período pleiteado, devendo tal aspecto ser observado na apreciação conclusiva.

Dessa forma, a validação dos valores apresentados para chassi e carroceria permanece condicionada à apresentação formal, ao Poder Concedente, com cópia à AGIR, dos orçamentos e sua aderência às especificações técnicas da frota homologada para operação no sistema.

Registra-se que, embora a norma admita a comprovação por meio de uma única nota fiscal, esta Agência entende que a utilização de série histórica de aquisições ou de múltiplos orçamentos conferiria maior robustez e representatividade ao valor considerado, reduzindo a influência de oscilações pontuais de mercado. Todavia, tal exigência não se encontra expressamente prevista no regramento vigente, razão pela qual a análise deve observar os limites estabelecidos no próprio instrumento normativo.

Ainda assim, com o objetivo de aferir a razoabilidade do valor apresentado, solicitou-se ao Poder Concedente a disponibilização de eventual ata de registro de preços vigente que contemplasse a aquisição de ônibus do tipo leve, não tendo sido identificada ata recente que contivesse parâmetros comparáveis.

Diante dessa limitação, e embora tal procedimento não constitua o método mais adequado para validação de valores de investimento, procedeu-se, a título subsidiário, à comparação dos montantes informados com referências adotadas em outros contratos de concessão acompanhados por esta Agência que possuíam em seu último pleito de Revisão Tarifária notas fiscais do ano de 2025 referentes a compra de ônibus leve zero quilômetro, de modo a verificar sua compatibilidade com padrões praticados em contextos similares.



Nesse sentido, visando conferir transparência e robustez à análise, apresentam-se na tabela a seguir os valores atualizados dos veículos novos com base nas respectivas notas fiscais de aquisição. A tabela demonstra a variação percentual observada entre os valores originalmente considerados na proposta comercial (fevereiro de 2023) e os valores efetivamente praticados no mercado até a data de referência desta revisão (maio de 2025), evidenciando a magnitude do impacto nos investimentos em frota e a necessidade de recomposição dos custos para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Tabela 5 – Valor dos Veículos Novos

Descrição	Valor em Fev/23	Valor em Mai/25	Variação (%)
Microônibus	350.000,00	501.500,00	43,29%
Midiônibus	445.600,00	521.006,72	16,92%
Ônibus Leve	610.800,00	690.000,00	12,97%
Ônibus Pesado	630.600,00	825.000,00	30,83%
Ônibus Articulado	1.650.000,00	1.780.000,00	7,88%

Fonte: AGIR (2025).

A partir dessa análise comparativa, verificou-se que os valores apresentados pela Concessionária se situam em patamar superior àqueles usualmente observados em contratações similares, o que indica potencial margem para aprimoramento nas tratativas comerciais com fornecedores. **Nesse contexto, recomenda-se que a Concessionária busque maior eficiência nas negociações de aquisição, bem como que o Poder Concedente avalie o aperfeiçoamento da metodologia de validação de investimentos, de modo a conferir maior transparência, padronização e economicidade aos parâmetros considerados em futuros pleitos.**

No que se refere à idade da frota, a concessionária informa **idade média de 11,1 anos, superior aos limites estabelecidos no art. 35 do Decreto Municipal**, o qual define vida útil de 8 (oito) anos para veículos leves e micro-ônibus, admitindo-se utilização máxima de até 10 (dez) anos, bem como determina, em seu § 2º, a observância de idade média máxima de 7 (sete) anos para a frota total. **Assim, a idade média informada ultrapassa os parâmetros regulamentares tanto sob a ótica da vida útil econômica quanto do limite médio admissível para a frota operante, indicando potencial necessidade de renovação ou readequação do Contrato.**

Observa-se, ainda, que, embora o dimensionamento atual da frota seja inferior ao originalmente previsto, verifica-se, simultaneamente, aumento da quilometragem operacional informada no pleito revisional, bem como redução significativa da demanda de passageiros transportados em relação às projeções iniciais do contrato. **Tal**



combinação — menor número de veículos, maior quilometragem rodada e menor demanda — sugere possível ineficiência na configuração operacional do sistema ou alteração substancial no padrão de oferta, carecendo de análise integrada com o Plano Operacional vigente.

Nos termos dos arts. 34 e 36 do Decreto, a frota considerada para fins de cálculo deve corresponder aos veículos cadastrados e vinculados ao serviço, conforme Plano Operacional aprovado pelo órgão gestor. Ademais, o art. 37 estabelece a obrigatoriedade de frota reserva técnica entre 10% e 20% da frota operante. No pleito, a concessionária informa a existência de 2 veículos de reserva técnica, o que corresponde a aproximadamente 20% da frota operacional de 10 veículos, situando-se dentro do limite regulamentar, desde que devidamente previsto em Plano Operacional aprovado.

4.1.5 Indicadores: PMM e IPKe

O Percurso Médio Mensal (PMM) indica a quantidade média de quilômetros percorridos por veículo da frota operante a cada mês, sendo um indicador relevante para avaliar o nível de utilização dos veículos e a intensidade da operação. Já o Índice de Passageiros Equivalentes por Quilômetro (IPKe) mede o número de passageiros transportados por quilômetro operado, refletindo a eficiência do sistema na conversão da quilometragem ofertada em demanda efetivamente atendida. Diferencia-se do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) por considerar passageiros equivalentes — ajustados por gratuidades e integrações — em vez do número absoluto de passageiros transportados.

Em relação ao edital, verifica-se pelos itens anteriores que se tinha a estimativa de realização mensal de: 104.326 passageiros equivalentes; de 46.527 quilômetros rodados; o que resultaria em um IPKe de 2,242 passageiros equivalentes por quilômetro. Em relação ao PMM, foi informado na proposta vencedora, para cálculo do item Peças e Acessórios, um valor de 3.312,65 quilômetros por veículo.

Observa-se, contudo, que os parâmetros estimados no Edital se revelam significativamente superiores aos dados operacionais efetivamente verificados ao longo



da execução contratual, indicando cenário projetado com premissas de demanda e produtividade elevadas.

Os indicadores previstos pressupõem nível de aproveitamento operacional de difícil concretização prática nas condições reais de operação do sistema. **Tal descompasso sugere que as premissas adotadas no dimensionamento original podem ter refletido projeções otimistas quanto ao desempenho da demanda e à eficiência operacional.**

Planilha 2 - Resumo Executivo				
Indicadores				
Indicadores	Unidade	Estudo		Variação (%)
		Anterior novembro-23	Atual maio-25	
Demanda Transportada	pass/mês	63.381	60.702	-4,2%
Demanda Equivalente	pass/mês	60.792	57.936	-4,7%
Percurso Operacional Programado	km/mês	55.074	57.134	3,7%
Percurso Programado PPNS	km/mês	0	0	0,0%
Percurso Ocioso	km/mês	1.652	1.714	3,7%
Frota Operacional	veíc.	10	10	0,0%
Frota Reserva	veíc.	2	2	0,0%
Frota Total	veíc.	12	12	0,0%
PMM	km/veíc.mês	5.673	5.885	3,7%
IPKe	pass./km	1,0717	0,9845	-8,1%
Custo Quilométrico	R\$/km	9,0722	9,2701	2,2%
Tarifa de Remuneração	R\$/pass.	8,4654	9,4159	11,2%

Índice de Passageiros Equivalentes Transportados		
novembro/2022 a outubro/2023		
Mês	Passageiros Equivalentes Transportado	Quilometragem
nov/22	60.296	55.186
dez/22	60.812	62.834
jan/23	64.236	62.724
fev/23	60.085	57.686
mar/23	64.817	61.308
abr/23	55.641	54.262
mai/23	45.224	58.041
jun/23	50.418	58.753
jul/23	57.546	54.695
ago/23	60.162	61.257
set/23	56.827	56.058
out/23	59.173	63.367
Total	695.235	706.171
Média	57.936	58.848
IPKe		0,9845

Fonte: Pleito RTE (2026)

No que se refere ao pleito apresentado, observa-se que as variações nos indicadores de PMM e IPKe decorrem, em grande medida, do comportamento das variáveis operacionais e de demanda já analisadas nos itens anteriores. A redução da demanda equivalente, aliada à ampliação do percurso operacional programado, resulta na diluição da produtividade do sistema, com reflexos diretos sobre o IPKe.



Comparativamente ao cenário anterior (novembro/2023), verifica-se elevação do PMM, que passou de 5.673 km/veíc./mês para 5.885 km/veíc./mês, representando aumento de 3,7%. Tal incremento indica maior utilização média da frota na operação mensal. Contudo, em sentido oposto, o IPKe apresentou redução de 1,0717 para 0,9845 pass./km, correspondendo a queda de 8,1%, evidenciando perda de eficiência na relação entre quilometragem operada e demanda transportada.

O valor atual de IPKe, situado na faixa de 0,98 pass./km, revela nível de produtividade relativamente baixo quando comparado a sistemas de porte semelhantes. Como referência, observa-se que sistemas como o de Blumenau operam com IPKe próximo de 1,6 pass./km e, ainda assim, apresentam tarifas técnicas em patamar elevado, próximas a R\$ 10,00. Tal comparação evidencia o impacto significativo que baixos índices de ocupação exercem sobre o custo por passageiro transportado e, consequentemente, sobre a tarifa de remuneração necessária à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Dessa forma, conclui-se que a redução do IPKe observada no período reforça a tendência de aumento do custo unitário do sistema, uma vez que a quilometragem operacional cresce em ritmo superior à demanda equivalente, reduzindo a eficiência global da operação e pressionando os indicadores econômico-financeiros do contrato.

4.2 Custos variáveis

4.2.1 Combustível

Art. 20 Para os fins de comprovação do desequilíbrio econômico e financeiro e respectivo cálculo do custo do passageiro transportado, o preço do litro de combustível será fornecido pelas empresas operadoras, mediante apresentação da **nota fiscal referente à última compra ou de no mínimo três orçamentos**, fornecido por fornecedor qualificado pelo Programa de Qualidade da empresa ou reconhecido pelo Órgão Gerencial.

Parágrafo Único - O preço do combustível será obtido pela média ponderada das diferentes categorias de consumo ou tecnologia de frota que integram o sistema de transporte público de passageiros.

Art. 38 Os parâmetros adotados para os coeficientes de consumo poderão ser revistos pelo Órgão Gerencial sempre que tecnicamente for justificado, sendo que a base



Art. 39 Os coeficientes de consumo de combustíveis deverão ser aferidos periodicamente pelo Órgão Gerencial, devendo, no entanto, obedecer aos limites impostos abaixo, de conformidade com o enquadramento da categoria dos veículos na frota utilizada:



Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)

5.1 COMBUSTIVEL

5.1.1 Custo do Combustível por Quilômetro

Preço Unitário (R\$/litro)

Microônibus

1,944

1

Ônibus Leve

1,944

1

Ônibus Pesado

1,944

1

Ônibus Articulado

1,944

1

x

Índice de Consumo (litros/km)

0,28

=

Custo por Quilômetro (R\$/km)

0,54432

66

x

0,35

=

0,68040

67

x

0,475

=

0,00000

68

x

0,590

=

0,00000

69

5.1.2 Ponderação do Custo do Combustível por Quilômetro

Custo por Quilômetro (R\$/km)

Microônibus

0,54432

66

Ônibus Leve

0,68040

67

Ônibus Pesado

0,00000

68

Ônibus Articulado

0,00000

69

x

Frota (veículos)

1

54

=

Produto

0,54432

70

x

15

=

10,20600

71

x

0

=

0,00000

72

x

0

=

0,00000

73

Soma

10,75032

74

5.1.3 Custo Ponderado do Combustível por Quilômetro

Soma

10,75032

74

÷

Frota Total (veículos)

16

58

=

Custo por Quilômetro (R\$/km)

0,57190

75

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

Planilha 3 - Insumos Básicos					
1. COMBUSTÍVEL					
1.1 Óleo Diesel com frete				6,5510	R\$/L
2. MATERIAL RODANTE					
Memória de Cálculo					
 N.F. 33577 de 01/05/2025	Descrição	Preço N.F.	Quantidade	Preço Ponderado	Atualizado
	S-10	1.634,26	256,950	6,3602	
				0,0000	
				0,0000	
		1.634,26	256,950	6,3602	
			Frete	3,0%	
				6,5510	
3. COEFICIENTES DE CONSUMO					
3.1 Combustível					
COMBUSTÍVEL - ÓLEO DIESEL					
Classificação	Limite Inferior - Km	Coefficiente em uso - Km	Limite Superior - Km		
Microônibus	0,2500	0,2800	0,3300		
Leve	0,3300	0,3500	0,3900		
Pesado	0,3900	0,4750	0,5000		
Especial	0,5000	0,5900	0,6500		
[...]					
5.1.1 Custo do Combustível por Quilômetro					
	Preço Unitário (R\$/litro)		Índice de Consumo (litros/km)		Custo por Quilômetro (R\$/km)
Microônibus	6,551	x	0,28	=	0,00000 66
Ônibus Leve	6,551	x	0,35	=	2,29286 67
Ônibus Pesado	6,551	x	0,475	=	0,00000 68
Ônibus Articulado	6,551	x	0,590	=	0,00000 69

Fonte: Pleito RTE (2026)

No que se refere ao componente combustível, o Decreto Municipal nº 8.978/2008 estabelece diretrizes específicas para fins de comprovação de eventual desequilíbrio econômico-financeiro e cálculo do custo por passageiro transportado.

O art. 20 dispõe que o preço do litro do combustível poderá ser comprovado pelas operadoras mediante apresentação de nota fiscal da última aquisição ou de, no mínimo, três orçamentos emitidos por fornecedor qualificado ou reconhecido pelo Órgão Gerencial, devendo o valor final ser apurado pela média ponderada das diferentes categorias de consumo ou tecnologias de frota integrantes do sistema.



No presente pleito, a concessionária apresentou, na planilha de reequilíbrio, o valor de **R\$ 6,3602/litro** para o diesel S10, referenciado à Nota Fiscal nº 33.577, de **01/05/2025**, a qual, contudo, não foi anexada à documentação encaminhada.

Assim, para fins de aderência formal ao disposto no referido artigo, deverá ser comprovado ao Poder Concedente, com cópia a AGIR, que o documento apresentado corresponde, de fato, à última compra efetuada pela concessionária ou, alternativamente, que o valor informado decorre de média obtida a partir de, no mínimo, três orçamentos válidos de fornecedores qualificados ou reconhecidos pelo Órgão Gerencial.

Em que pese que a norma admita a comprovação por meio de uma única nota fiscal, com o objetivo de aferir a razoabilidade do valor apresentado, procedeu-se ao levantamento dos preços médios nas atas de registro de preço do Município, o qual trouxe o valor de R\$ 6,09 para o diesel S10 em fevereiro/2022, bem como os valores de distribuição (Tabela 1) e de revenda (Tabela 2) do óleo diesel S10 divulgados pela ANP para o município de referência mais próximo (Caçador/SC), no período correspondente.

Verificou-se que o valor informado pela concessionária se encontra compatível com o preço médio de revenda observado para o mês de maio de 2025, conferindo plausibilidade ao montante declarado. **Recomenda-se, entretanto, que a concessionária avalie a possibilidade de negociação direta com distribuidores, de modo a buscar maior eficiência na formação de seus custos operacionais.**

Tabela 1: Preço Médio de Distribuição – Óleo Diesel S10 – Caçador/SC

MÊS	PRODUTO	MUNICÍPIO	UNIDADE	PREÇO MÉDIO DE DISTRIBUIÇÃO
jan/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,468
fev/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,590
mar/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,407
abr/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,178
mai/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,014
jun/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,091
jul/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,243
ago/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,295
set/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,195
out/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,160
nov/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,349
dez/25	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	CACADOR	R\$/l	5,226

Fonte: [Preços de distribuição de combustíveis — Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis](#)



Tabela 2: Preço Médio de Revenda – Óleo Diesel S10 – Caçador/SC

MÊS	PRODUTO	MUNICÍPIO	DE	PREÇO MÉDIO REV
jan/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,28
fev/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,55
mar/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,57
abr/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,51
mai/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,37
jun/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,33
jul/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,32
ago/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,30
set/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,28
out/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,28
nov/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,31
dez/25	OLEO DIESEL S10	CACADOR	R\$/l	6,28

Fonte: [Série histórica do levantamento de preços — Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis](#)

Quanto aos coeficientes de consumo, verifica-se que a concessionária manteve os mesmos índices constantes de sua proposta vencedora do certame de 2011, quais sejam:

- Micro-ônibus: 0,28 l/km
- Ônibus leve: 0,35 l/km
- Ônibus pesado: 0,475 l/km
- Articulado: 0,59 l/km

Os referidos coeficientes permanecem compatíveis com os parâmetros originalmente contratados e não há, até o momento, indicação de extrapolação dos limites estabelecidos no Decreto Municipal. Ademais, conforme arts. 38 e 39, eventual revisão dos coeficientes de consumo depende de justificativa técnica e aferição pelo Órgão Gerencial, o que não foi proposto pela operadora no presente pleito.

Dessa forma, mantidos os coeficientes originais da proposta e respeitados os limites normativos, entende-se que os parâmetros de consumo adotados permanecem adequados sob o aspecto regulatório.



4.2.2 Lubrificantes

Art. 40 Os coeficientes de consumo de lubrificantes, no qual se incluem: **óleo do motor, óleo da caixa, óleo de marcha, óleo de diferencial, fluido de freio, graxa e demais lubrificantes**, ou os itens que vierem substituí-los, **deverão ser aferidos, periodicamente pelo Órgão Gerencial**, admitindo-se o agrupamento dos mesmos, em relação ao consumo de litro de combustível, observado o **limite mínimo do coeficiente em 0,01 e máximo de 0.06**.

Parágrafo Único - O coeficiente de consumo de lubrificante poderá ser alterado pelo Órgão Gerencial mediante estudo que justifique tal alteração.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)

5.2 LUBRIFICANTES			
(consumo equivalente em combustível)			
Preço Unitário (R\$/litro)		Índice de Consumo (litros de comb./km)	Custo por Quilômetro (R\$/km)
1,944	x	0,04	= 0,07776
1			76

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

3.2 Lubrificantes			
LUBRIFICANTES			
Classificação	Limite Inferior - L/Km	Coeficiente em uso - L/Km	Limite Superior-L/Km
Microônibus	0,0400	0,0500	0,0600
Leve	0,0400	0,0500	0,0600
Pesado	0,0400	0,0500	0,0600
Especial	0,0400	0,0500	0,0600

[...]

5.2 LUBRIFICANTES			
(consumo equivalente em combustível)			
Preço Unitário (R\$/litro)		Índice de Consumo (litros de comb./km)	Custo por Quilômetro (R\$/km)
6,551	x	0,0500	= 0,32755
1			76

Fonte: Pleito RTE (2026)

No tocante ao item lubrificantes, o Decreto Municipal nº 8.978/2008 estabelece, em seu art. 40, que os coeficientes de consumo — abrangendo óleo de motor, óleos de transmissão e diferencial, fluido de freio, graxa e demais insumos correlatos — devem ser periodicamente aferidos pelo Órgão Gerencial, admitindo-se seu agrupamento em relação ao consumo de combustível.

O referido dispositivo fixa, ainda, limites normativos para o coeficiente de consumo de lubrificantes, estabelecendo patamar mínimo de 0,01 e máximo de 0,06,



bem como prevê, em seu parágrafo único, que eventuais alterações desse coeficiente poderão ser promovidas pelo Órgão Gerencial mediante estudo técnico justificativo.

Na proposta vencedora do certame de 2011, a concessionária adotou coeficiente de consumo de lubrificantes correspondente a 0,04, bem como valor unitário de R\$ 1,944/litro, equivalente, à época, ao valor considerado para o combustível. Tal metodologia evidencia que, originalmente, o custo de lubrificantes foi estimado de forma agregada e proporcional ao combustível, prática admitida pelo próprio Decreto.

No pleito de revisão em análise, a concessionária propõe:

- coeficiente de consumo: 0,05
- valor unitário: R\$ 6,551/litro (equiparado ao valor do diesel adotado no pleito)

Quanto ao coeficiente de consumo, o **coeficiente proposto de 0,05** situa-se dentro dos limites estabelecidos pelo art. 40 do Decreto (0,01 a 0,06), não havendo, portanto, extrapolação normativa. Contudo, verifica-se alteração em relação ao **coeficiente originalmente contratado (0,04)**, sem que tenha sido apresentado, até o momento, estudo técnico específico que fundamente tal majoração, conforme faculta e condiciona o parágrafo único do art. 40.

Nesse contexto, embora o novo coeficiente esteja formalmente dentro da faixa admissível, sua adoção demanda justificativa técnica que demonstre eventual alteração de tecnologia de frota, condições operacionais, práticas de manutenção ou outros fatores que impactem o consumo relativo de lubrificantes. **Na ausência dessa fundamentação, optou-se pela manutenção do coeficiente originalmente pactuado.**

Quanto ao valor unitário, observa-se que, tanto na proposta vencedora de 2011 quanto no pleito atual, o valor unitário dos lubrificantes foi considerado equivalente ao do combustível, evidenciando metodologia simplificada de cálculo agregado. Embora tal prática não esteja vedada pelo Decreto e tenha sido admitida na modelagem original da concessão, trata-se de aproximação que pode não refletir com precisão a estrutura real de custos desses insumos.

Assim como no item combustível, a validação do valor unitário proposto no pleito atual (R\$ 6,551/litro) deve estar condicionada à comprovação documental pertinente,



preferencialmente mediante notas fiscais ou outros elementos que demonstrem a efetiva evolução dos preços dos insumos utilizados na manutenção da frota.

Não obstante, recomenda-se, ainda, que, em futuras revisões tarifárias, o item lubrificante seja apurado com base em preço médio específico de mercado para cada tipo de insumo considerado, devidamente comprovado por documentos fiscais ou cotações formais, evitando-se a vinculação automática ao valor do diesel. Tal procedimento tende a conferir maior precisão técnica à composição do custo e maior transparência à metodologia empregada, em consonância com os princípios da modicidade tarifária e da adequada demonstração dos custos do serviço.

4.2.3 Rodagens

Art. 21 O preço do pneu padrão adotado para a respectiva categoria do serviço, para fins de comprovação do desequilíbrio econômico e financeiro e respectivo cálculo do custo do passageiro transportado, será fornecido pela empresa operadora mediante a apresentação da **nota fiscal referente à última compra ou de no mínimo três orçamentos** obtidos junto a fornecedor qualificado pelo Programa da Qualidade da empresa ou reconhecido pelo Órgão Gerencial.

Parágrafo Único - O preço do pneu será obtido pela média ponderada dos preços dos diferentes padrões adotados em cada categoria de serviço ou tecnologia de frota que constituem o sistema de transporte público de passageiros.

Art. 22 O preço de uma **recapagem** do pneu padrão adotado, para fins de comprovação do desequilíbrio econômico e financeiro e respectivo cálculo do custo do passageiro transportado, será fornecida pelas empresas operadoras mediante a apresentação da **nota fiscal referente ao último serviço prestado ou de no mínimo três orçamentos** obtidos junto a fornecedor qualificado pelo Programa de Qualidade da empresa ou reconhecido pelo Órgão Gerencial.

Parágrafo Único - O preço da recapagem do pneu será obtido pela média ponderada dos preços dos diferentes padrões adotados em cada categoria de serviço ou tecnologia de frota que integram o sistema de transporte público de passageiros.

Art. 23 O preço da **câmara** padrão adotado para a respectiva categoria do serviço, para fins de comprovação do desequilíbrio econômico e financeiro e respectivo cálculo do custo do quilômetro rodado, será fornecido pelas empresas operadoras mediante a apresentação da **nota fiscal referente a última compra ou de no mínimo três orçamentos** obtidos junto a fornecedor qualificado pelo Programa de Qualidade da empresa ou reconhecido pelo Órgão Gerencial.



Parágrafo Único - O preço da câmara será obtido pela média ponderada dos preços dos diferentes padrões adotados em cada categoria do serviço ou tecnologia de frota que constituem o sistema de transporte coletivo urbano.

Art. 24 O preço de um protetor padrão adotado, para fins de comprovação do desequilíbrio econômico e financeiro e respectivo cálculo do custo do quilômetro rodado, será fornecida pela empresas operadoras mediante a apresentação **da nota fiscal referente à última compra ou de no mínimo três orçamentos** obtidos junto a fornecedor qualificado pelo Programa de Qualidade da empresa ou reconhecido pelo Órgão Gerencial.

Parágrafo Único - O preço do protetor será obtido pela média ponderada dos preços dos diferentes padrões adotados em cada categoria de serviço ou tecnologia de frota que integram o sistema de transporte público de transporte coletivo urbano.

[...]

Art. 41 Os coeficientes de consumo de material rodante, no qual se incluem: pneus, câmaras, protetores, recapagem e demais componentes complementares **deverão ser aferidos, periodicamente pelo Órgão Gerencial**, admitindo-se o seguinte: para os veículos enquadrados nas Categorias I, II e III, **a vida útil do pneu (1ª vida mais vida das recapagens) será de, no mínimo, 85.000 (oitenta e cinco mil) quilômetros; e, no máximo, 125.000 (cento e vinte e cinco mil) quilômetros.**

§ 1º - Durante a vida útil do pneu, admite-se o **consumo de até 2,5 (duas vírgula cinco) recapagens, 2 (duas) câmaras e 2(dois) protetores.**

§ 2º - A vida útil dos pneus, bem como a quantidade das recapagens, câmaras e protetores poderão ser alterados pelo Órgão Gerencial, de acordo com a qualidade da pavimentação das pistas de rolamento das vias públicas utilizadas como itinerário do transporte público de passageiros e ainda com os padrões técnicos e a qualidade dos materiais adotados.

§ 3º - O Órgão Gerencial poderá rever o número de recapagens admitidas para cada tipo de pneu adotado, preservado os limites impostos pelo fabricante ou decorrentes de normas de segurança e qualidade, caso seja necessário.

§ 4º - No cálculo do preço médio ponderado das câmaras, serão considerados pneus que não as possuem.

§ 5º - Os parâmetros de consumo de rodagem poderão ser alterados pelo Órgão Gerencial, mediante estudo que justifique tal alteração.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)



5.3 RODAGEM

5.3.1 Custo da Rodagem por Quilômetro

Preço Ponderado da Rodagem (R\$/conjunto)	Vida Útil (km/conjunto)	Custo por Quilômetro (R\$/km)
Microônibus 8.130,00 43	105.000	0,07743 77
Ônibus Leve 16.320,00 44	105.000	0,15543 78
Ônibus Pesado 0,00 45	105.000	0,00000 79
Ônibus Articulado 0,00 46	105.000	0,00000 80

5.3.2 Ponderação do Custo da Rodagem por Quilômetro

Custo por Quilômetro (R\$/km)	Frota (veículos)	Produto
Microônibus 0,0774 77	1 54	0,0774 81
Ônibus Leve 0,1554 78	15 55	2,3314 82
Ônibus Pesado 0,0000 79	0 56	0,0000 83
Ônibus Articulado 0,0000 80	0 57	0,0000 84
Soma		2,4089 85

5.3.3 Custo Ponderado da Rodagem por Quilômetro

Soma	Frota Total (veículos)	Custo por Quilômetro (R\$/km)
2,4089 85	16 58	0,1506 86

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

2. MATERIAL RODANTE								N.F. 33577 de 01/05/2025	S-10
2.1 Pneus									
2.1.1 Quantidades									
Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Quantidade		
Microônibus							0		
Leve					72		72		
Pesado							0		
Especial							0		
Soma	0	0	0		72	0	72		
2.1.2 Preço									
Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Preço Médio		
Microônibus							0,00		
Leve					2.442,00		2.442,00	N.F. 86.599 de 28/04/2025	Atualizado
Pesado							0,00		
Especial							0,00		
Soma	0,00	0,00	0,00	0,00	2.442,00	0,00	2.442,00		

2.2 Câmara de Ar

2.2.1 Quantidades

Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Quantidade
Microônibus							0
Leve					144		144
Pesado							0
Especial							0
Soma	0	0	0	0	144	0	144

2.2.2 Preço

Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Preço Médio
Microônibus							0
Leve							0
Pesado							0
Especial							0
Soma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2.3 Protetor

2.3.1 Quantidades

Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Quantidade
Microônibus							0
Leve					144		144
Pesado							0
Especial							0
Soma	0	0	0	0	144	0	144

2.3.2 Preço

Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Preço Médio
Microônibus							0,00
Leve							0,00
Pesado							0,00
Especial							0,00
Soma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2.4 Recapagem

2.4.1 Quantidades

Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Quantidade
Microônibus							0
Leve					180		180
Pesado							0
Especial							0
Soma	0	0	0		180	0	180

2.4.2 Preço

Categorias	1000 X R20	1100 X R20	11 X R22,5	215/75 R17,5	275/80 R22,5	295/80 R22,5	Preço Médio
Microônibus							0,00
Leve					700,00		700,00
Pesado							0,00
Especial							0,00
Soma	0,00	0,00	0,00	0,00	700,00	0,00	700,00

N.F. 3835 de 07/05/2025

Atualizado

2.5 Rodagem - Preço Médio

Categorias	Pneu	Câmara	Protetor	Recapagem	Preço Médio Ponderado	Frota
Microônibus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
Leve	2.442,00	0,00	0,00	700,00	3.142,00	12
Pesado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
Especial	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
Soma	2.442,00	0,00	0,00	700,00	3.142,00	12



3.3 Material Rodante					
3.3.1 Pneus					
RODAGEM - PNEUS					
Classificação	Limite Inferior - Km	Coefficiente em uso - Km	Limite Superior - Km	Nº Pneus	Coefficiente
Microônibus	85.000	105.000	125.000	6	0,000057
Leve	85.000	105.000	125.000	6	0,000057
Pesado	85.000	105.000	125.000	6	0,000057
Especial	85.000	105.000	125.000	10	0,000095
3.3.2 Câmaras de Ar					
RODAGEM - CÂMARA DE AR					
Classificação	Limite Inferior - Km	Coefficiente em uso - Km	Limite Superior - Km	Nº Câmaras	Coefficiente
Microônibus	85.000	105.000	125.000	12	0,000114
Leve	85.000	105.000	125.000	12	0,000114
Pesado	85.000	105.000	125.000	12	0,000114
Especial	85.000	105.000	125.000	20	0,000190
Parâmetro = 2					
3.3.3 Protetor					
RODAGEM - PROTETOR					
Classificação	Limite Inferior - Km	Coefficiente em uso - Km	Limite Superior - Km	Nº Protetores	Coefficiente
Microônibus	85.000	105.000	125.000	12	0,000114
Leve	85.000	105.000	125.000	12	0,000114
Pesado	85.000	105.000	125.000	12	0,000114
Especial	85.000	105.000	125.000	20	0,000190
Parâmetro = 2					
3.3.4 Recapagem					
RODAGEM - RECAPAGEM					
Classificação	Limite Inferior - Km	Coefficiente em uso - Km	Limite Superior - Km	Nº Recapagem	Coefficiente
Microônibus	85.000	105.000	125.000	15	0,000143
Leve	85.000	105.000	125.000	15	0,000143
Pesado	85.000	105.000	125.000	15	0,000143
Especial	85.000	105.000	125.000	25	0,000238
Parâmetro = 2,5 [2;3]					

Fonte: Pleito RTE (2026)

Nos termos dos arts. 21 a 24 do Decreto nº 8.978/2008, os preços dos itens que compõem o material rodante (pneus, recapagens, câmaras e protetores), para fins de comprovação do desequilíbrio econômico-financeiro e cálculo do custo do quilômetro rodado, devem ser apresentados pela operadora mediante nota fiscal da última aquisição ou, alternativamente, por meio de no mínimo três orçamentos obtidos junto a fornecedores qualificados ou reconhecidos pelo Órgão Gerencial.

Os dispositivos estabelecem, ainda, que o preço de referência de cada componente deverá corresponder à média ponderada dos diferentes padrões adotados em cada categoria de veículo que compõe o sistema.

No que se refere aos parâmetros de consumo, o art. 41 do referido decreto dispõe que a vida útil total do pneu (considerando a primeira vida e as recapagens) deverá situar-se entre o mínimo de 85.000 km e o máximo de 125.000 km, admitindo-se, ao longo de sua vida útil, o consumo de até 2,5 recapagens, 2 câmaras e 2 protetores



por pneu, parâmetros estes que poderão ser revistos pelo Órgão Gerencial mediante justificativa técnica fundamentada.

Na proposta vencedora do certame (2011), foram considerados preços e parâmetros de vida útil compatíveis com o regramento vigente à época, adotando-se vida útil média de 105.000 km por conjunto e valores unitários correspondentes aos praticados no período.

No pleito de revisão apresentado, a concessionária informa a utilização predominante de veículos da categoria leve, apresentando preços médios de referência para pneus e recapagens obtidos a partir de notas fiscais recentes. Observa-se a indicação de preço médio de aproximadamente R\$ 2.442,00 por pneu e R\$ 700,00 por recapagem, resultando em preço médio ponderado do conjunto de material rodante compatível com a composição da frota atual.

No que se refere aos coeficientes de consumo e vida útil, verifica-se que os parâmetros adotados no pleito permanecem alinhados ao intervalo estabelecido pelo Decreto nº 8.978/2008, considerando vida útil total de 105.000 km por pneu e quantitativos de recapagens, câmaras e protetores dentro dos limites regulamentares. Dessa forma, sob o aspecto paramétrico, não se identificam inconformidades relevantes em relação aos limites normativos vigentes.

Entretanto, quanto à comprovação dos preços adotados, destaca-se a **necessidade de apresentação das respectivas notas fiscais ou orçamentos que subsidiaram os valores considerados, ao Poder Concedente, com cópia a AGIR, conforme exigência expressa do decreto.** Embora o normativo admita a utilização de nota fiscal da última aquisição como referência, a adoção de apenas um documento fiscal como base de cálculo pode não refletir adequadamente a variabilidade de preços do mercado, sendo recomendável, sempre que possível, a apresentação de série histórica de aquisições ou de múltiplos orçamentos, a fim de conferir maior robustez e fidedignidade aos valores considerados.

Adicionalmente, com o objetivo de aferir a compatibilidade dos valores informados com os praticados no mercado, solicitou-se ao Poder Concedente a disponibilização de eventuais atas de registro de preços vigentes que contemplassem a



aquisição de pneus e recapagens com especificações equivalentes às utilizadas pela Concessionária. A diligência visa verificar se os valores apresentados no pleito — os quais, segundo informado, têm como base nota fiscal da última aquisição — encontram-se alinhados aos parâmetros usualmente contratados pela Administração Pública.

PNEU 215/75R17,5 DESENHO DIRECIONAL, PARA UTILIZAÇÃO PREDOMINANTE EM ESTRADAS PAVIMENTADAS, ÍNDICE DE CARGA 135, ÍNDICE DE VELOCIDADE L, PROFUNDIDADE DO SULCO DE 14MM APROVADO PELO INMETRO, GARANTIA DE 5 ANOS CONTRA DEFEITOS DE FABRICAÇÃO.
MARCA: SPEEDMAX / SPM01 - 215/75R17.5 - 135J - SULCO 12MM – Valor: R\$ 594,00

PNEU 235/75R17,5 TIPO RADIAL, DESENHO DE TRAÇÃO, PARA UTILIZAÇÃO EM SERVIÇO RODOVIÁRIO. ÍNDICE DE CARGA 141, ÍNDICE DE VELOCIDADE L, DESEMPENHO (INMETRO) EM ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL E, ADERÊNCIA EM PISTA MOLHADA C. APROVADO PELO INMETRO.
MARCA: JINYU TIRES / JD 575 235/75R17.5 143/141L 18PR – Valor: R\$ 793,00

PNEU 1100R22 TIPO RADIAL, DESENHO DIRECIONAL OU EIXO LIVRE, PARA UTILIZAÇÃO EM TRANSPORTE URBANO, COM AS SEGUINTE ESPECIFICAÇÕES: ÍNDICE DE CARGA 150, ÍNDICE DE VELOCIDADE L, PROFUNDIDADE DO SULCO DE 14MM APROVADO PELO INMETRO, GARANTIA DE 5 ANOS CONTRA DEFEITOS DE FABRICAÇÃO.
MARCA: SESTANTE / STEER - 150/146 L - SULCO 14MM – Valor: R\$ 2.355,55

PNEU 275/80R22,5 TIPO RADIAL, DESENHO DIRECIONAL OU EIXO LIVRE, PARA UTILIZAÇÃO PREDOMINANTE EM STRADAS PAVIMENTADAS, ÍNDICE DE CARGA 149, ÍNDICE DE VELOCIDADE L, APROVADO PELO INMETRO, GARANTIA DE 5 ANOS CONTRA DEFEITOS DE FABRICAÇÃO.
MARCA: SPEEDMAX / EASYMAX S - 275/80R22.5 - 149L – Valor: R\$ 1.150,00

Fonte: Resposta a Memorando nº 003/2026/SMF

Embora tais referências não sejam automaticamente transponíveis para a realidade contratual ora analisada — em razão de possíveis diferenças de especificação técnica, marca, condições comerciais e escala de aquisição — os dados indicam que os valores apresentados pela Concessionária talvez possam ser melhor negociados em futuras compras para o sistema.

4.2.4 Peças e Acessórios

Art. 42 O consumo de peças e acessórios, devido à grande variedade de componentes, com os mais diversos tempos de vida útil, fica condicionado ao **rateio do custo a valor presente do Plano de Manutenção Preventiva a ser desenvolvido ao longo de toda a vida útil do veículo**, de conformidade com a recomendação do fabricante, **pelo valor do veículo padrão obtido no cálculo do custo do passageiro transportado e pela quilometragem efetiva**, isto é, a quilometragem estimada para a vida útil do mesmo, a qual é obtida pelo produto do PMM - Percurso Médio Mensal pelo número de meses de vida útil do veículo, de acordo com a categoria em que o mesmo estiver enquadrado.

Parágrafo Único - Compete ao Órgão Gerencial estabelecer e regulamentar os procedimentos para efeito da apuração dos respectivos coeficientes de consumo de peças e acessórios, bem como aprovar o Plano de Manutenção Preventiva a ser aplicado na frota vinculada ao sistema de transporte público de passageiros.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)



5.4 PEÇAS E ACESSÓRIOS

5.4.1 Custo de Peças e Acessórios por Quilômetro

Preço do Veículo Completo (R\$/veículo)		Índice de Consumo		Custo por Quilômetro (R\$/km)
Microônibus 47 198.700,00	x	0,0045000	+	
		PMM (km/veículo) 3.312,65 64	=	0,2699 87
Ônibus Leve 48 267.216,00	x	0,0045000	+	
		PMM (km/veículo) 3.312,65 64	=	0,3630 88
Ônibus Pesado 49 0,00	x	0,0050000	+	
		PMM (km/veículo) 3.312,65 64	=	0,0000 89
Ônibus Articulado 50 0,00	x	0,0050000	+	
		PMM (km/veículo) 3.312,65 64	=	0,0000 90

5.4.2 Ponderação do Custo de Peças e Acessórios por Quilômetro

Custo por Quilômetro (R\$/km)		Frota (veículos)		Produto
Microônibus 87 0,26992	x	1 54	=	0,26992 91
Ônibus Leve 88 0,36299	x	15 55	=	5,44491 92
Ônibus Pesado 89 0,00000	x	0 56	=	0,00000 93
Ônibus Articulado 90 0,00000	x	0 57	=	0,00000 94
			Soma	5,71483 95

5.4.3 Custo Ponderado de Peças e Acessórios por Quilômetro

Soma (R\$ veículos/km)		Frota Total (veículos)		Custo por Quilômetro (R\$/km)
5,71483 95	÷	16 58	=	0,35718 96

É E FICSTO VADRAUES TOTAL

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

4. PEÇAS, ACESSÓRIOS E MANUTENÇÃO

PEÇAS - ACESSÓRIOS - MANUTENÇÃO					
Classificação	Limite Inferior - %	Percentual em uso - %	Limite Superior - %	PMM - Km	Coefficiente
Microônibus	0,33	0,58	0,83	5.885	0,00000099
Leve	0,33	0,58	0,83	5.885	0,00000099
Pesado	0,33	0,58	0,83	5.885	0,00000099
Especial	0,33	0,58	0,83	5.885	0,00000099

PMM = Percurso Médio Mensal - Km/Veic. X mês

[...]

5.4 PEÇAS E ACESSÓRIOS						
5.4.1 Custo de Peças e Acessórios por Quilômetro						
	Preço do Veículo Completo (R\$/veículo)		Índice de Consumo			Custo por Quilômetro (R\$/km)
Microônibus	0,00 47	x	0,0058000	÷		
		PMM (km/veículo)	5.885 64	=		0,0000 87
Ônibus Leve	1.048.500,00 48	x	0,0058000	÷		
		PMM (km/veículo)	5.885 64	=		1,0334 88
Ônibus Pesado	0,00 49	x	0,0058000	÷		
		PMM (km/veículo)	5.885 64	=		0,0000 89
Ônibus Articulado	0,00 50	x	0,0058000	÷		
		PMM (km/veículo)	5.885 64	=		0,0000 90
5.4.2 Ponderação do Custo de Peças e Acessórios por Quilômetro						
	Custo por Quilômetro (R\$/km)		Frota (veículos)			Produto
Microônibus	0,00000 87	x	0 54	=		0,00000 91
Ônibus Leve	1,03340 88	x	12 55	=		12,40078 92
Ônibus Pesado	0,00000 89	x	0 56	=		0,00000 93
Ônibus Articulado	0,00000 90	x	0 57	=		0,00000 94
					Soma	12,40078 95
5.4.3 Custo Ponderado de Peças e Acessórios por Quilômetro						
	Soma (R\$.veículos/km)		Frota Total (veículos)			Custo por Quilômetro (R\$/km)
	12,40078 95	÷	12 58	=		1,03340 96

Fonte: Pleito RTE (2026)

Nos termos do art. 42 do Decreto nº 8.978/2008, o consumo de peças e acessórios deve ser apurado mediante rateio do custo do plano de manutenção preventiva ao longo da vida útil do veículo, considerando o valor do veículo padrão adotado, a quilometragem efetiva estimada (obtida a partir do PMM e da vida útil em meses) e as recomendações do fabricante. Compete ao Órgão Gerencial estabelecer os procedimentos de apuração dos coeficientes de consumo e aprovar o respectivo plano de manutenção preventiva.

Na proposta vencedora do certame (2011), o custo de peças e acessórios foi estimado com base em percentual incidente sobre o valor do veículo. Especificamente para a categoria de ônibus leve, foi adotado coeficiente de 0,45%, resultando em



parâmetros compatíveis com os referenciais praticados à época. Observa-se que a metodologia então empregada já considerava o rateio ao longo da vida útil e a quilometragem projetada, em consonância com o disposto no decreto.

No pleito de revisão atual, a operadora manteve a mesma lógica metodológica de cálculo, porém alterou o percentual de consumo para 0,58% sobre o valor do veículo, mantendo-se dentro dos limites regulamentares estabelecidos para a categoria (entre 0,33% e 0,83%), conforme indicado na planilha apresentada. O coeficiente resultante foi aplicado sobre o valor atualizado do veículo padrão e sobre o PMM vigente (5.885 km/veículo/mês), produzindo o custo por quilômetro correspondente.

Embora o percentual atualmente adotado esteja formalmente dentro da faixa admitida pelo regulamento, verifica-se majoração em relação ao índice originalmente contratado para a categoria (**de 0,45% para 0,58%**), sem que tenha sido apresentada justificativa técnica específica que demonstre alteração no padrão de manutenção, nas condições operacionais, na idade média da frota, na tecnologia embarcada ou em quaisquer outros fatores capazes de impactar o consumo relativo de peças e acessórios.

Considerando que o art. 42 do Decreto condiciona a apuração do consumo à existência de plano de manutenção preventiva estruturado, elaborado conforme recomendação do fabricante e aprovado pelo Órgão Gerencial, **e tendo em vista que tal documento não foi apresentado de forma detalhada no pleito, optou-se pela manutenção do coeficiente originalmente pactuado.**

Nesse contexto, para fins de validação plena do coeficiente adotado e do custo resultante, recomenda-se que a operadora apresente o plano de manutenção preventiva da frota, contemplando a memória de cálculo que fundamenta o percentual aplicado sobre o valor do veículo e a justificativa técnica específica para a alteração do coeficiente anteriormente pactuado.

Tal providência permitirá aferir a aderência entre o percentual adotado, o padrão efetivo de manutenção da frota e a quilometragem operacional do sistema, assegurando maior consistência técnica ao cálculo do custo de peças e acessórios e ao processo de revisão tarifária.



4.2.5 Custo Variável Total

5.5 CUSTO VARIÁVEL TOTAL				
Custo do Combustível (R\$/km)	0,67190	75	Custo dos Lubrificantes (R\$/km)	0,07776
Custo da Rodagem (R\$/km)	0,15055	86	Custo de Peças e Acessórios (R\$/km)	0,35718
				Custo Variável Total (R\$/km)
				1,2574 97

RESUMO				maio/11
ITEM	R\$/veic.mês	R\$/km	%	
CUSTOS VARIÁVEIS		1,2562		25,74
Combustível		0,6719		13,77
Lubrificantes		0,0776		1,59
Rodagem		0,1506		3,06
Peças e Acessórios		0,3560		7,30

Custo Variável	R\$/Km	1,2562	46.527 Km	58.448,91 R\$
Combustível	R\$/Km	0,6719	46.527 Km	31.261,32 R\$
Óleos e lubrificantes	R\$/Km	0,0778	46.527 Km	3.617,65 R\$
Material rodante	R\$/Km	0,1506	46.527 Km	7.004,82 R\$
Peças e acessórios	R\$/Km	0,3560	46.527 Km	16.564,83 R\$

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

5.5 CUSTO VARIÁVEL TOTAL									
		Custo do Combustível (R\$/km)				Custo dos Lubrificantes (R\$/km)			
		2,29286	75	+		0,32755	76	+	
		Custo da Rodagem (R\$/km)				Custo de Peças e Acessórios (R\$/km)			Custo Variável Total (R\$/km)
		0,23954	86	+		1,03340	96	=	3,8934 97

[...]

2. COMPOSIÇÃO DO CUSTO TOTAL									
2.1 CUSTO OPERACIONAL									
2.1.1 Custo Variável									
DESCRIÇÃO	Unidade	R\$/km	km/mês	Unidade	R\$				
Combustível	R\$/Km	2,2929	58.848	Km	R\$	134.929,35			89,12%
Óleos e lubrificantes	R\$/Km	0,3276	58.848	Km	R\$	19.275,62			24,73%
Material rodante	R\$/Km	0,2395	58.848	Km	R\$	14.096,52			3,53%
Peças e acessórios	R\$/Km	1,0334	58.848	Km	R\$	60.813,00			2,58%

Fonte: Pleito RTE (2026)

Apenas para fins comparativos, apresentam-se os recortes do custo variável total considerados na proposta vencedora do certame (2011) e aqueles constantes do pleito de revisão atualmente apresentado pela Concessionária.

Na proposta vencedora (maio/2011), o custo variável total correspondia a R\$ 1,2574/km, composto por: combustível (R\$ 0,6719/km), lubrificantes (R\$ 0,0778/km), rodagem (R\$ 0,1506/km) e peças e acessórios (R\$ 0,3580/km).

No pleito atual, o custo variável total informado é de R\$ 3,8934/km, composto por: combustível (R\$ 2,2926/km), lubrificantes (R\$ 0,3275/km), rodagem (R\$ 0,2354/km) e peças e acessórios (R\$ 1,0334/km).

Observa-se, portanto, elevação nominal relevante em todos os componentes do custo variável ao longo do período analisado, com destaque para combustível e peças e acessórios, que representam a maior parcela da variação. Ressalta-se, contudo, que a simples comparação nominal entre os valores de 2011 e os atualmente pleiteados não permite, por si só, concluir acerca de eventual sobre avaliação, considerando a incidência de inflação acumulada, variações expressivas nos preços de insumos (especialmente combustíveis), alterações tecnológicas da frota e demais fatores econômicos ocorridos no intervalo temporal.

Registra-se que, até a presente etapa da análise, não foram promovidas alterações unilaterais nos valores apresentados pela Concessionária para composição do custo variável, **sem prejuízo das recomendações técnicas formuladas por esta Agência quanto à necessidade de maior detalhamento, comprovação documental e aprimoramento metodológico em futuros pleitos.**

Eventuais ajustes ou revisões quantitativas permanecerão condicionados à análise das diligências complementares solicitadas, bem como à validação pelo Poder Concedente dos parâmetros e documentos comprobatórios correspondentes.

4.3 Custos Fixos

4.3.1 Depreciação

Seção I Da Depreciação do Veículo

Art. 47 O fator de depreciação para cada idade e tipo de veículo da frota vinculada ao sistema do transporte público de passageiros será obtido através da fórmula ou **método de COLE** (método da soma dos dígitos decrescentes), atendendo aos seguintes critérios:



- a) Categoria I - Microônibus: depreciação em 8 (oito) anos, valor residual de 10% (dez por cento);
- b) Categoria II - Convencional/Leve: depreciação em 8 (oito) anos, valor residual de 10% (dez por cento);
- c) Categoria III - Pesado: depreciação em 10 (dez) anos, valor residual de 10% (dez por cento);
- d) Categoria IV - Articulado/Especial: depreciação em 10 (dez) anos, valor residual de 10% (dez por cento).

SUB-Seção Da Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos

Art. 48 O índice de depreciação do capital investido em máquinas, instalações e equipamentos, será proporcional ao Preço do Veículo Convencional/Leve Novo Completo (com pneus).

§ 1º - Admite-se um índice de depreciação do capital investido em máquinas, instalações e equipamentos, **igual a 0,01% do Preço do Veículo Convencional/Leve Novo Completo.**

§ 2º - O índice de depreciação de capital investido em máquinas, instalações e equipamentos poderá ser alterado pelo Órgão Gerencial, mediante estudo que justifique tal alteração.

SUB-Seção III Da Depreciação de Equipamentos de Bilhetagem

Art. 49 O fator de depreciação para os Equipamentos de Bilhetagem Eletrônica será calculado com base no **método linear**, tendo como parâmetro a **depreciação em 5 (cinco) anos sem valor residual.**

Parágrafo Único - A vida útil dos Equipamentos de Bilhetagem Eletrônica será considerada de modo independente da vida útil do veículo em que estiver instalado e operando.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)



6.1.1 Depreciação

6.1.1.1 Depreciação do Veículo

Coefficiente de Depreciação Anual da Frota de Microônibus

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,2000	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,1750	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,1500	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,1250	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,1000	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0750	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0500	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0250	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0000	=	0,0000
9 a 10	1	x	0,0000	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0000	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0000	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0000	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0000	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0000	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0000	=	0,0000
Coefficiente de Depreciação Anual				=	0,0000 98

Depreciação Anual da Frota de Microônibus

194.320,00	x	0,0000	=	0,00	99
47		98			

Depreciação Anual do Microônibus

0,00	+	1	=	0,00	100
99		54			

Depreciação Mensal do Microônibus

0,00	+	12	=	0,00	101
100					

Coefficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Leve

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,2000	=	0,0000
1 a 2	7	x	0,1750	=	1,2250
2 a 3	2	x	0,1500	=	0,3000
3 a 4	0	x	0,1250	=	0,0000
4 a 5	1	x	0,1000	=	0,1000
5 a 6	0	x	0,0750	=	0,0000
6 a 7	3	x	0,0500	=	0,1500
7 a 8	0	x	0,0250	=	0,0000
8 a 9	1	x	0,0000	=	0,0000
9 a 10	1	x	0,0000	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0000	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0000	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0000	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0000	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0000	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0000	=	0,0000
Coefficiente de Depreciação Anual				=	1,7750 102

Depreciação Anual da Frota de Ônibus Leve

258.786,00	x	1,7750	=	459.345,15	103
48		102			

Depreciação Anual do Ônibus Leve

459.345,15	+	15	=	30.623,01	104
103		55			

Depreciação Mensal do Ônibus Leve

30.623,01	+	12	=	2.551,92	105
-----------	---	----	---	----------	-----

Fonte: Proposta Vencedora (2011)



2. IDADE PARA EFEITO DE REMUNERAÇÃO E DEPRECIAÇÃO					
2.1 Idade dos Equipamentos de Informática e Bilhetagem Eletrônica para efeito de Depreciação e Remuneração					
REMUNERAÇÃO E DEPRECIAÇÃO - INFORMÁTICA E BILHETAGEM ELETRÔNICA					
Bilhetagem	Depreciação	Valor Residual	Taxa Anual	Vida Útil	
Kit Embarcado	5 anos	10%	12%	7 anos	
Kit Fixo	5 anos	10%	12%	7 anos	
Equip. de Informática	5 anos	10%	12%	5 anos	
Método de COLE					
2.2 Idade da Frota para efeito de Remuneração					
REMUNERAÇÃO DA FROTA					
Classificação	Vida Útil	Valor Residual	Taxa Anual		
Microônibus	10 anos	10%	12%		
Leve	10 anos	10%	12%		
Pesado	12 anos	10%	12%		
Especial	12 anos	10%	12%		
Obs.: O Fator de Remuneração depende da Faixa Etária do Veículo deduzida a parcela já depreciada.					
2.3 Coeficientes de Remuneração do Capital Imobilizado em Veículos e Kit de Bilhetagem Eletrônica					
	Microônibus	Leve	Pesado	Espcial	Kit Validador
0 a 1 ano	0,12000	0,12000	0,12000	0,12000	0,1200
1 a 2 anos	0,09600	0,09600	0,10036	0,10036	0,0696
2 a 3 anos	0,07500	0,07500	0,08269	0,08269	0,0552
3 a 4 anos	0,05700	0,05700	0,06698	0,06698	0,0336
4 a 5 anos	0,04200	0,04200	0,05324	0,05324	0,0192
5 a 6 anos	0,03000	0,03000	0,04145	0,04145	0,0120
6 a 7 anos	0,02100	0,02100	0,03164	0,03164	0,0120
7 a 8 anos	0,01500	0,01500	0,02378	0,02378	0,0120
8 a 9 anos	0,01200	0,01200	0,01789	0,01789	0,0120
9 a 10 anos	0,01200	0,01200	0,01396	0,01396	0,0120
10 a 11 anos	0,01200	0,01200	0,01200	0,01200	0,0120
11 a 12 anos	0,01200	0,01200	0,01200	0,01200	0,0120
12 a 13 anos	0,01200	0,01200	0,01200	0,01200	0,0120
13 a 14 anos	0,01200	0,01200	0,01200	0,01200	0,0120
14 a 15 anos	0,01200	0,01200	0,01200	0,01200	0,0120
+ de 15 anos	0,01200	0,01200	0,01200	0,01200	0,0120
2.4. Remuneração do Capital Investido em Instalações, Máquinas, Equipamentos e Almojarifado					
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL INVESTIDO					
Investimento	Fator (%)	Taxa Anual	Base Referencial		
Almojarifado	3,00%	12%	Veic. Padrão Novo Completo		
Máquinas, Equip. e Ferramental	4,00%	12%	Veic. Padrão Novo Completo		
Prédios e Instalações	4,00%	12%	Veic. Padrão Novo Completo		
2.5 Idade da Frota para efeito de Depreciação - Método de COLE					
DEPRECIAÇÃO DA FROTA					
Classificação	Depreciação	Vida Útil	Valor Residual		
Microônibus	8 anos	10 anos	10%		
Leve	8 anos	10 anos	10%		
Pesado	10 anos	12 anos	10%		
Especial	10 anos	12 anos	10%		
2.6 Coeficientes de Depreciação do Capital					
	Microônibus	Leve	Pesado	Espcial	Kit Validador
0 a 1 ano	0,2000	0,2000	0,1636	0,1636	0,3000
1 a 2 anos	0,1750	0,1750	0,1473	0,1473	0,2400
2 a 3 anos	0,1500	0,1500	0,1309	0,1309	0,1800
3 a 4 anos	0,1250	0,1250	0,1145	0,1145	0,1200
4 a 5 anos	0,1000	0,1000	0,0982	0,0982	0,0600
5 a 6 anos	0,0750	0,0750	0,0818	0,0818	0,0000
6 a 7 anos	0,0500	0,0500	0,0655	0,0655	0,0000
7 a 8 anos	0,0250	0,0250	0,0491	0,0491	0,0000
8 a 9 anos	0,0000	0,0000	0,0327	0,0327	0,0000
9 a 10 anos	0,0000	0,0000	0,0164	0,0164	0,0000
10 a 11 anos	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
11 a 12 anos	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
12 a 13 anos	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
13 a 14 anos	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
14 a 15 anos	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
+ de 15 anos	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
2.7 Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos					
DEPRECIAÇÃO DO CAPITAL INVESTIDO					
Investimento	Fator	Taxa Anual	Base Referencial		
Depreciação de Máq., Instal. e Equip.	0,0001	12%	Veic. Padrão Novo Comp.		
Padrão GEIPOT - 1986					





7. BILHETAGEM ELETRÔNICA							Valor Investimento Inicial	Índice Atual.
7.1 Investimento Inicial				258.820,77	INPC: novembro/2023 a maio/2025	0,08450	238.653,59	1,084504 Atualizado
7.2 Kit Validador	Preço	Quantidade	Total					
7.2.1 Embarcado (por veículo)	21.568,40	12	258.820,77					
7.2.2 Fixo (por Ponto de Venda)	21.568,40	2	43.136,80					
		Total	301.957,57					
	Preço do validador por veículo	21.568,40						
7.3 Gestão e Segurança do Sistema de Bilhetagem Eletrônica			11.429,03	INPC: novembro/2023 a maio/2025	0,08450		Bilhetagem Eletrônica 10.538,49	Índice Atual. 1,084504 Atualizado

[...]

6. CUSTOS FIXOS									
6.1 CUSTOS DE CAPITAL									
6.1.1 Depreciação									
6.1.1.1 Depreciação do Veículo									
6.1.1.1.1 Coeficiente de Depreciação Anual da Frota de Microônibus									
	Idade (anos)	Frota			Coeficiente				
2022	0 a 1	0	x		0,2000	=		0,0000	
2021	1 a 2	0	x		0,1750	=		0,0000	
2020	2 a 3	0	x		0,1500	=		0,0000	
2019	3 a 4	0	x		0,1250	=		0,0000	
2018	4 a 5	0	x		0,1000	=		0,0000	
2017	5 a 6	0	x		0,0750	=		0,0000	
2016	6 a 7	0	x		0,0500	=		0,0000	
2015	7 a 8	0	x		0,0250	=		0,0000	
2014	8 a 9	0	x		0,0000	=		0,0000	
2013	9 a 10	0	x		0,0000	=		0,0000	
2012	> 10	0	x		0,0000	=		0,0000	
					Coeficiente de Depreciação Anual	=		0,0000	98
	Depreciação Anual da Frota de Microônibus								
		0,00	x		0,0000	=		0,00	99
		47			98				
	Depreciação Anual do Microônibus								
		0,00	÷		0	=		0,00	100
		99			54				
	Depreciação Mensal do Microônibus								
		0,00	÷		12	=		0,00	101
		100							
6.1.1.1.2 Coeficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Leve									
	Idade (anos)	Frota			Coeficiente				
2022	0 a 1	0	x		0,2000	=		0,0000	
2021	1 a 2	0	x		0,1750	=		0,0000	
2020	2 a 3	0	x		0,1500	=		0,0000	
2019	3 a 4	1	x		0,1250	=		0,1250	
2018	4 a 5	0	x		0,1000	=		0,0000	
2017	5 a 6	0	x		0,0750	=		0,0000	
2016	6 a 7	2	x		0,0500	=		0,1000	
2015	7 a 8	0	x		0,0250	=		0,0000	
2014	8 a 9	0	x		0,0000	=		0,0000	
2013	9 a 10	0	x		0,0000	=		0,0000	
2012	> 10	9	x		0,0000	=		0,0000	
					Coeficiente de Depreciação Anual	=		0,2250	102
	Depreciação Anual da Frota de Ônibus Leve								
		1.033.848,00	x		0,2250	=		232.615,80	103
		48			102				
	Depreciação Anual do Ônibus Leve								
		232.615,80	÷		12	=		19.384,65	104
		103			55				
	Depreciação Mensal do Ônibus Leve								
		19.384,65	÷		12	=		1.615,39	105
		104							

6.1.1.1.3 Coeficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Pesado

	Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1636	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,1473	=	0,0000
2020	2 a 3	0	x	0,1309	=	0,0000
2019	3 a 4	0	x	0,1145	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0982	=	0,0000
2017	5 a 6	0	x	0,0818	=	0,0000
2016	6 a 7	0	x	0,0655	=	0,0000
2015	7 a 8	0	x	0,0491	=	0,0000
2014	8 a 9	0	x	0,0327	=	0,0000
2013	9 a 10	0	x	0,0164	=	0,0000
2012	> 10	0	x	0,0000	=	0,0000

Coeficiente de Depreciação Anual = 0,0000 ¹⁰⁶

Depreciação Anual da Frota de Ônibus Pesado

0,00 x 0,0000 = 0,00 ¹⁰⁷
⁴⁹ ¹⁰⁶

Depreciação Anual do Ônibus Pesado

0,00 ÷ 0 = 0,00 ¹⁰⁸
¹⁰⁷ ⁵⁶

Depreciação Mensal do Ônibus Pesado

0,00 ÷ 12 = 0,00 ¹⁰⁹
¹⁰⁸

6.1.1.1.4 Coeficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Especial

	Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1636	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,1473	=	0,0000
2020	2 a 3	0	x	0,1309	=	0,0000
2019	3 a 4	0	x	0,1145	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0982	=	0,0000
2017	5 a 6	0	x	0,0818	=	0,0000
2016	6 a 7	0	x	0,0655	=	0,0000
2015	7 a 8	0	x	0,0491	=	0,0000
2014	8 a 9	0	x	0,0327	=	0,0000
2013	9 a 10	0	x	0,0164	=	0,0000
2012	> 10	0	x	0,0000	=	0,0000

Coeficiente de Depreciação Anual = 0,0000 ¹¹⁰

Depreciação Anual da Frota de Ônibus Especial sem Ar Condicionado

0,00 x 0,0000 = 0,00 ¹¹¹
⁵⁰ ¹¹⁰

Depreciação Anual do Ônibus Especial

0,00 ÷ 0 = 0,00 ¹¹²
¹¹¹ ⁵⁷

Depreciação Mensal do Ônibus Especial

0,00 ÷ 12 = 0,00 ¹¹³
¹¹²

6.1.1.1.5 Custo Ponderado de Depreciação do Veículo

	Depreciação do Veículo (R\$/veículo.mês)		Frota (veículos)		Depreciação da Frota (R\$/mês)
Microônibus	0,00	x	0	=	0,00 ¹¹⁴
	¹⁰¹		⁵⁴		
Ônibus Leve	1.615,39	x	12	=	19.384,65 ¹¹⁵
	¹⁰⁵		⁵⁵		
Ônibus Pesado	0,00	x	0	=	0,00 ¹¹⁶
	¹⁰⁹		⁵⁶		
Ônibus Especial	0,00	x	0	=	0,00 ¹¹⁷
	¹¹³		⁵⁷		

Depreciação Total da Frota = 19.384,65 ¹¹⁸

6.1.1.1.6 Depreciação Ponderada do Veículo

19.384,65 ÷ 12 = 1.615,39 ¹¹⁹
¹¹⁸ ⁵⁸





6.1.1.2 Depreciação dos Validadores						
6.1.1.2.1 Coeficiente de Depreciação Anual da Frota de Ônibus Articulado						
	Idade (anos)	SBE / Kit Validador		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,3000	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,2400	=	0,0000
2020	2 a 3	14	x	0,1800	=	2,5200
2019	3 a 4	0	x	0,1200	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0600	=	0,0000
2017	> 5	2	x	0,0000	=	0,0000
Coeficiente de Depreciação Anual					=	2,5200 ¹²⁰
Depreciação Anual do SBE / Kit Validador						
		21.568,40	x	2,5200	=	54.352,36 ¹²¹
		¹²		¹²⁰		
Depreciação Anual do SBE / Kit Validador por Veículo						
		54.352,36	÷	12	=	4.529,36 ¹²²
		¹²¹		⁵⁸		
Depreciação Mensal do SBE / Kit Validador						
		4.529,36	÷	12	=	377,45 ¹²³
		¹²²				
6.1.1.3 Depreciação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica						
	Preço do Sistema de Bilhetagem Eletrônica			Coeficiente de Depreciação		
	11.429,03	x		0,0000	=	0,00 ¹²⁴
	¹³					
6.1.1.4 Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos						
	Preço do Veículo- Padrão Leve Completo (R\$/veículo)			Coeficiente de Depreciação		
	1.048.500,00	x		0,0001	=	104,85 ¹²⁵
	⁴⁰					
6.1.1.5 Depreciação Total						
	1.615,39	+		377,45	+	
	¹¹⁹			¹²³		
	0,00	+		104,85	=	2.097,68 ¹²⁶
	¹²⁴			¹²⁵		

Fonte: Pleito RTE (2026)

No que se refere ao item de depreciação, verifica-se que tanto na proposta vencedora do certame (2011) quanto no pleito revisional atual foi adotada a metodologia prevista no Decreto nº 8.978/2008, qual seja, o método de COLE (soma dos dígitos decrescentes) para os veículos vinculados ao sistema, observando-se os prazos de vida útil e o valor residual de 10%, conforme categoria.



No tocante às máquinas, instalações e equipamentos, foi aplicado o índice correspondente a 0,01% do valor do veículo convencional/leve novo completo, em consonância com o art. 48 do referido decreto.

Para os equipamentos de bilhetagem eletrônica, manteve-se o método linear, com vida útil de 5 (cinco) anos e sem valor residual, conforme disposto no art. 49.

Assim, até a presente etapa da análise, não se identificam alterações metodológicas em relação aos parâmetros normativos vigentes ou à sistemática adotada na proposta vencedora. Eventuais variações nos valores apurados decorrem da composição etária atual da frota e da atualização dos valores referenciais dos veículos.

Registra-se, contudo, que esta Agência não recebeu, até o momento, documentação comprobatória apta a validar os valores de aquisição considerados na base de cálculo da depreciação, notadamente as notas fiscais relativas aos veículos que compõem a frota, bem como aos equipamentos vinculados ao sistema de bilhetagem eletrônica, incluindo validadores e demais componentes tecnológicos.

Dessa forma, **a análise foi realizada com base nos dados informados pela concessionária, com a ressalva de que a confirmação da composição etária da frota, dos valores de aquisição dos veículos e dos equipamentos de bilhetagem deverá ser objeto de validação pelo Poder Concedente, na qualidade de gestor e fiscalizador do contrato, mediante apresentação da documentação comprobatória correspondente.**

4.3.2 Remuneração

Seção I Da Remuneração do Capital Investido em Veículos

Art. 43 A remuneração do capital investido na frota vinculada ao sistema de transporte público de passageiros será feita com base no **percentual de 12% (doze por cento ao ano)**, cabendo ao Órgão Gerencial revisar o percentual anualmente, para que seja assegurado o equilíbrio econômico e financeiro do sistema.

SUB-Seção II Da Remuneração do Capital Investido em Almoxarifado

Art. 44 O índice de remuneração do capital investido em almoxarifado será proporcional ao Preço do Veículo Novo Completo (com pneus) do Sistema.

§ 1º - Admite-se um índice de remuneração do capital investido em almoxarifado igual a **0,03% do Preço do Veículo Novo Completo do Sistema.**

§ 2º - O índice de remuneração do capital investido em almoxarifado poderá ser alterado pelo Órgão Gerencial mediante estudo que justifique tal alteração.



SUB-Seção III Da Remuneração do Capital Investido em Máquinas, Instalações e Equipamentos

Art. 45 O índice de remuneração do capital investido em máquinas, instalações e equipamentos, será proporcional ao Preço do Veículo Novo Completo (com pneus).

§ 1º - Admite-se um índice de remuneração do capital investido em máquinas, instalações e equipamentos igual a **0,04% do Preço do Veículo Novo Completo**.

§ 2º - O índice de remuneração do capital investido em máquinas, instalações e equipamentos, poderá ser alterado pelo Órgão Gerencial mediante estudo que justifique tal alteração.

SUB-Seção IV Da Remuneração do Capital Investido em Bilhetagem

Art. 46 A remuneração do capital investido no sistema de bilhetagem, quando for o caso, será feita com base no percentual de **12% (doze por cento) ao ano**, cabendo ao Órgão Gerencial atualizar o percentual tendo em vista o equilíbrio econômico e financeiro do sistema.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)

6.1.2 Remuneração					
6.1.2.1 Remuneração do Veículo					
Coeficiente de Remuneração Anual da Frota de Microônibus					
Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,0960	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,0750	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,0570	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,0420	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0300	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0210	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0150	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0120	=	0,0000
9 a 10	1	x	0,0120	=	0,0120
10 a 11	0	x	0,0120	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0120	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0120	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0120	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0120	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0120	=	0,0000
Coeficiente de Remuneração Anual				=	0,0120 124
Remuneração Anual da Frota de Microônibus					
	194.320,00	x	0,0120	=	2.331,84 125
	47		124		
Remuneração Anual do Microônibus					
	2.331,84	÷	1	=	2.331,84 126
	125		54		
Remuneração Mensal do Microônibus					
	2.331,84	÷	12	=	194,32 127
	126				

Coefficiente de Remuneração Anual da Frota de Ônibus Leve

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
1 a 2	7	x	0,0960	=	0,6720
2 a 3	2	x	0,0750	=	0,1500
3 a 4	0	x	0,0570	=	0,0000
4 a 5	1	x	0,0420	=	0,0420
5 a 6	0	x	0,0300	=	0,0000
6 a 7	3	x	0,0210	=	0,0630
7 a 8	0	x	0,0150	=	0,0000
8 a 9	1	x	0,0120	=	0,0120
9 a 10	1	x	0,0120	=	0,0120
10 a 11	0	x	0,0120	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0120	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0120	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0120	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0120	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0120	=	0,0000
Coefficiente de Remuneração Anual				=	0,9510 128

Remuneração Anual da Frota de Ônibus Leve

$$\frac{258.786,00}{48} \times \frac{0,9510}{128} = \frac{246.105,49}{129} \quad 129$$

Remuneração Anual do Ônibus Leve

$$\frac{246.105,49}{129} \div \frac{15}{55} = \frac{16.407,03}{130} \quad 130$$

Remuneração Mensal do Ônibus

$$\frac{16.407,03}{130} \div 12 = \frac{1.367,25}{131} \quad 131$$

Coefficiente de Remuneração Anual da Frota de Ônibus Pesado

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,1004	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,0827	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,0670	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,0532	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0415	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0316	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0238	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0179	=	0,0000
9 a 10	0	x	0,0140	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0120	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0120	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0120	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0120	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0120	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0120	=	0,0000
Coefficiente de Remuneração Anual				=	0,0000 132

Remuneração Anual da Frota de Ônibus Pesado

$$\frac{0,00}{49} \times \frac{0,0000}{132} = \frac{0,00}{133} \quad 133$$

Remuneração Anual do Ônibus Pesado

$$\frac{0,00}{133} \div \frac{0}{56} = \frac{0,00}{134} \quad 134$$

Remuneração Mensal do Ônibus Pesado

$$\frac{0,00}{134} \div 12 = \frac{0,00}{135} \quad 135$$



Coefficiente de Remuneração Anual da Frota de Ônibus Articulado

Idade (anos)	Frota		Coefficiente		
0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
1 a 2	0	x	0,1004	=	0,0000
2 a 3	0	x	0,0827	=	0,0000
3 a 4	0	x	0,0670	=	0,0000
4 a 5	0	x	0,0532	=	0,0000
5 a 6	0	x	0,0415	=	0,0000
6 a 7	0	x	0,0316	=	0,0000
7 a 8	0	x	0,0238	=	0,0000
8 a 9	0	x	0,0179	=	0,0000
9 a 10	0	x	0,0140	=	0,0000
10 a 11	0	x	0,0120	=	0,0000
11 a 12	0	x	0,0120	=	0,0000
12 a 13	0	x	0,0120	=	0,0000
13 a 14	0	x	0,0120	=	0,0000
14 a 15	0	x	0,0120	=	0,0000
+ de 15	0	x	0,0120	=	0,0000
Coefficiente de Remuneração Anual				=	0,0000 136

Remuneração Anual da Frota de Ônibus Articulado

0,00	x	0,0000	=	0,00	137
50		136			

Remuneração Anual do Ônibus Articulado

0,00	÷	0	=	0,00	138
137		57			

Remuneração Mensal do Ônibus Articulado

0,00	÷	12	=	0,00	139
138					

Custo Ponderado de Remuneração do Veículo

Remuneração do Veículo (R\$/veículo.mês)		Frota (veículos)		Remuneração da Frota (R\$/mês)	
Microônibus 194,32	x	1	=	194,32	140
127		54			
Ônibus Leve 1.367,25	x	15	=	20.508,79	141
131		55			
Ônibus Pesado 0,00	x	0	=	0,00	142
135		56			
Ônibus Articulado 0,00	x	0	=	0,00	143
139		57			
Remuneração Total da Frota			=	20.703,11	144

Remuneração Ponderada do Veículo

20.703,11	÷	16	=	1.293,94	145
144		58			

6.1.2.2 Remuneração dos Validadores

Preço dos Validadores		Coefficiente de Remuneração			
0,00	x		=	0,00	146
13					





6.1.2.3 Remuneração do Sistema de Bilihetagem Eletrônica

Preço do Sistema de Bilihetagem Eletrônica

$$\frac{0,00}{14} \times \text{Coeficiente de Remuneração} = 0,00 \quad 147$$

6.1.2.4 Remuneração de Máquinas, Instalações e Equipamentos

Preço do Veículo-Padrão Leve Completo (R\$/veículo)

$$\frac{267.216,00}{40} \times 0,0004 = 106,89 \quad 148$$

6.1.2.5 Remuneração mensal do Almoxxarifado

Preço do Veículo-Padrão Completo (R\$/veículo)

$$\frac{262.933,75}{51} \times 0,0003 = 78,88 \quad 149$$

6.1.2.6 Remuneração Total

$$\frac{1.293,94}{145} + \frac{0,00}{146} + \frac{0,00}{147} + \frac{106,89}{148} + \frac{78,88}{149} = 1.479,71 \quad 150$$

RESUMO				maio/11
ITEM		R\$/veic.mês	R\$/km	%
REMUNERAÇÃO DE FROTA, GAREM, EQUIPAMENTO, INSTALAÇÕES E ALMOXXARIFADO				
Remuneração:		1.479,71	0,5089	10,43
Veículos		1.293,94	0,4450	9,12
Validadores		0,00	0,0000	0,00
S.B.E		0,00	0,0000	0,00
M.I.E.		106,89	0,0368	0,75
Almoxxarifado		78,88	0,0271	0,56

Remuneração de Capital					23.675,37 R\$
Veículo	R\$	1.293,94	16 Veic.		20.703,11 R\$
Almoxxarifado	R\$	78,88	16 Veic.		1.262,08 R\$
Máquinas, Instal. e Equip.	R\$	106,89	16 Veic.		1.710,18 R\$
Validadores	R\$	0,00	16 Veic.		0,00 R\$

Fonte: Proposta Vencedora (2011)

6.1.2 Remuneração						
6.1.2.1 Remuneração do Veículo						
6.1.2.1.1 Coeficiente de Remuneração Anual da Frota de Microônibus						
	Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,0960	=	0,0000
2020	2 a 3	0	x	0,0750	=	0,0000
2019	3 a 4	0	x	0,0570	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0420	=	0,0000
2017	5 a 6	0	x	0,0300	=	0,0000
2016	6 a 7	0	x	0,0210	=	0,0000
2015	7 a 8	0	x	0,0150	=	0,0000
2014	8 a 9	0	x	0,0120	=	0,0000
2013	9 a 10	0	x	0,0120	=	0,0000
2012	> 10	0	x	0,0120	=	0,0000
Coeficiente de Remuneração Anual					=	0,0000 127
Remuneração Anual da Frota de Microônibus						
	0,00	x	0,0000	=	0,00 128	
	47		127			
Remuneração Anual do Microônibus						
	0,00	÷	0	=	0,00 129	
	128		54			
Remuneração Mensal do Microônibus						
	0,00	÷	12	=	0,00 130	
	129					



6.1.2.1.2 Coeficiente de Remuneração Anual da Frota de Ônibus Leve						
	Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,0960	=	0,0000
2020	2 a 3	0	x	0,0750	=	0,0000
2019	3 a 4	1	x	0,0570	=	0,0570
2018	4 a 5	0	x	0,0420	=	0,0000
2017	5 a 6	0	x	0,0300	=	0,0000
2016	6 a 7	2	x	0,0210	=	0,0420
2015	7 a 8	0	x	0,0150	=	0,0000
2014	8 a 9	0	x	0,0120	=	0,0000
2013	9 a 10	0	x	0,0120	=	0,0000
2012	> 10	9	x	0,0120	=	0,1080
				Coeficiente de Remuneração Anual	=	0,2070 ¹³¹
	Remuneração Anual da Frota de Ônibus Leve					
		1.033.848,00	x	0,2070	=	214.006,54 ¹³²
		⁴⁸		¹³¹		
	Remuneração Anual do Ônibus Leve					
		214.006,54	÷	12	=	17.833,88 ¹³³
		¹³²		⁵⁵		
	Remuneração Mensal do Ônibus					
		17.833,88	÷	12	=	1.486,16 ¹³⁴
		¹³³				
6.1.2.1.3 Coeficiente de Remuneração Anual da Frota de Ônibus Pesado						
	Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,1004	=	0,0000
2020	2 a 3	0	x	0,0827	=	0,0000
2019	3 a 4	0	x	0,0670	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0532	=	0,0000
2017	5 a 6	0	x	0,0415	=	0,0000
2016	6 a 7	0	x	0,0316	=	0,0000
2015	7 a 8	0	x	0,0238	=	0,0000
2014	8 a 9	0	x	0,0179	=	0,0000
2013	9 a 10	0	x	0,0140	=	0,0000
2012	> 10	0	x	0,0120	=	0,0000
				Coeficiente de Remuneração Anual	=	0,0000 ¹³⁵
	Remuneração Anual da Frota de Ônibus Pesado					
		0,00	x	0,0000	=	0,00 ¹³⁶
		⁴⁹		¹³⁵		
	Remuneração Anual do Ônibus Pesado					
		0,00	÷	0	=	0,00 ¹³⁷
		¹³⁶		⁵⁶		
	Remuneração Mensal do Ônibus Pesado					
		0,00	÷	12	=	0,00 ¹³⁸
		¹³⁷				





6.1.2.1.4 Coeficiente de Remuneração Anual da Frota de Ônibus Especial						
	Idade (anos)	Frota		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,1004	=	0,0000
2020	2 a 3	0	x	0,0827	=	0,0000
2019	3 a 4	0	x	0,0670	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0532	=	0,0000
2017	5 a 6	0	x	0,0415	=	0,0000
2016	6 a 7	0	x	0,0316	=	0,0000
2015	7 a 8	0	x	0,0238	=	0,0000
2014	8 a 9	0	x	0,0179	=	0,0000
2013	9 a 10	0	x	0,0140	=	0,0000
2012	> 10	0	x	0,0120	=	0,0000
Coeficiente de Remuneração Anual					=	0,0000 ¹³⁹
Remuneração Anual da Frota de Ônibus Especial						
	0,00	x	0,0000	=	0,00	¹⁴⁰
	50		139			
Remuneração Anual do Ônibus Especial						
	0,00	÷	0,0000	=	0,00	¹⁴¹
	140		57			
Remuneração Mensal do Ônibus Especial						
	0,00	÷	12	=	0,00	¹⁴²
	141					
6.1.2.1.5 Custo Ponderado de Remuneração do Veículo						
	Remuneração do Veículo (R\$/veículo.mês)		Frota (veículos)		Remuneração da Frota (R\$/mês)	
Microônibus	0,00	x	0	=	0,00	¹⁴³
	130		54			
Ônibus Leve	1.486,16	x	12	=	17.833,88	¹⁴⁴
	134		55			
Ônibus Pesado	0,00	x	0	=	0,00	¹⁴⁵
	138		56			
Ônibus Articulado	0,00	x	0	=	0,00	¹⁴⁶
	142		57			
Remuneração Total da Frota					=	17.833,88 ¹⁴⁷
6.1.2.1.6 Remuneração Ponderada do Veículo						
	17.833,88	÷	12	=	1.486,16	¹⁴⁸
	147		58			
6.1.2.2 Remuneração dos Validadores						
6.1.2.2.1 Coeficiente de Remuneração Anual da Frota de Microônibus						
	Idade (anos)	SBE / Kit Validador		Coeficiente		
2022	0 a 1	0	x	0,1200	=	0,0000
2021	1 a 2	0	x	0,0696	=	0,0000
2020	2 a 3	14	x	0,0552	=	0,7728
2019	3 a 4	0	x	0,0336	=	0,0000
2018	4 a 5	0	x	0,0192	=	0,0000
2017	> 5	2	x	0,0120	=	0,0240
Coeficiente de Remuneração Anual					=	0,7968 ¹⁴⁹
Remuneração Anual do SBE / Kit Validador						
	21.568,40	x	0,7968	=	17.185,70	¹⁵⁰
	12		149			
Remuneração Anual do SBE / Kit Validador por Veículo						
	17.185,70	÷	12	=	1.432,14	¹⁵¹
	150		58			
Remuneração Mensal do SBE / Kit Validador						
	1.432,14	÷	12	=	119,35	¹⁵²
	12					



6.1.2.3 Remuneração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica					
	Preço do Sistema de Bilhetagem Eletrônica		Coefficiente de Remuneração		
	11.429,03	x	0,0000	=	0,00 ¹⁵³
	13				
6.1.2.4 Remuneração de Máquinas, Instalações e Equipamentos					
	Preço do Veículo-Padrão Leve Completo (R\$/veículo)		Coefficiente de Remuneração		(R\$/veículo.mês)
	1.048.500,00	x	0,0004	=	419,40 ¹⁵⁴
	40				
6.1.2.5 Remuneração mensal do Almojarifado					
	Preço do Veículo-Padrão Completo (R\$/veículo)		Índice Técnico		(R\$/veículo.mês)
	1.048.500,00	x	0,0003	=	314,55 ¹⁵⁵
	51				
6.1.2.6 Remuneração Total					
	1.486,16	+	119,35	+	0,00
	148		152		153
	+	419,40	+	314,55	= 2.339,45 ¹⁵⁶
	154		155		
6.1.3 Custo Total de Capital					
	Depreciação Total (R\$/veículo.mês)		Remuneração Total (R\$/veículo.mês)		Custo Total de Capital (R\$/veículo.mês)
	2.097,68	+	2.339,45	=	4.437,14 ¹⁵⁷
	126		156		

Fonte: Pleito RTE (2026)

No tocante à remuneração do capital investido, verifica-se que a metodologia adotada no pleito revisional permanece alinhada às disposições do Decreto nº 8.978/2008.

Para os veículos vinculados ao sistema, foi aplicada a taxa de 12% (doze por cento) ao ano, com ponderação conforme a composição etária da frota, metodologia idêntica à utilizada na proposta vencedora do certame.

No que se refere ao almojarifado e às máquinas, instalações e equipamentos, foram observados os índices de 0,03% e 0,04% do Preço do Veículo Novo Completo, respectivamente, em consonância com os arts. 44 e 45 do Decreto.

Quanto ao sistema de bilhetagem eletrônica, foi aplicada remuneração com base na taxa anual de 12%, ponderada pela vida útil dos equipamentos, em observância ao art. 46.

Assim, não se constata alterações metodológicas em relação ao modelo originalmente contratado, sendo que as variações nos valores decorrem da atualização



do valor de referência dos veículos e da atual composição da frota, bem como do valor de referência dos validadores e do sistema de bilhetagem, **os quais não foram enviados os devidos comprovantes como citado no item anterior deste Parecer.**

Observa-se que o Decreto nº 8.978/2008 fixa a taxa anual de 12% para remuneração do capital investido na frota vinculada ao sistema, contudo não explicita de forma expressa se a base de incidência deve corresponder ao valor bruto atualizado do veículo ou ao capital ainda não amortizado, isto é, ao valor contábil líquido após a depreciação acumulada.

No modelo atualmente apresentado, a remuneração incide sobre o valor de referência atualizado do veículo, mediante aplicação de coeficientes ponderados por faixa etária. Embora tal sistemática reproduza a metodologia adotada na proposta vencedora e preserve a coerência histórica do contrato, sob a ótica regulatória cabe registrar que, em modelos de custeio por reposição, a adequada mensuração do equilíbrio econômico-financeiro recomenda que a remuneração incida apenas sobre o capital efetivamente exposto ao risco, evitando-se a sobreposição entre a recuperação do investimento via depreciação e a remuneração sobre parcela já amortizada do ativo.

Nesse sentido, **recomenda-se que, em revisões futuras, seja apresentada memória de cálculo detalhada demonstrando a compatibilização entre depreciação acumulada e base remuneratória adotada**, de modo a evidenciar que não há dupla recuperação do investimento e que a taxa de 12% está incidindo exclusivamente sobre o capital não recuperado, fortalecendo a transparência, a modicidade tarifária e a aderência aos princípios do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.3.3 Pessoal

Seção IV Do Custo do Pessoal de Operação e Manutenção

Art. 26 O salário base mensal do pessoal de operação, administração e manutenção, será considerado aquele praticado no período de vigência do custo do passageiro transportado, mediante comprovação **por meio do acordo sindical da categoria dos rodoviários ou evidenciados por meio da respectiva folha de pagamento.**

Parágrafo Único - Quando do início de discussão de acordo coletivo de trabalho, deverá ser o Órgão Gerencial notificado pela Empresa Operadora para acompanhamento das possíveis implicações no custo da tarifa.



Art. 27 O salário base mensal médio para cada categoria funcional adotada no sistema, será apurado pela média ponderada entre o valor da remuneração total paga para cada categoria funcional por empresa operadora e sua respectiva quilometragem média mensal percorrida.

Parágrafo Único - Na data do cálculo que objetivar apurar o custo do passageiro transportado, deverão ser conhecidos ou estimados os índices de reajuste salarial que serão aplicados à categoria no período da vigência, inclusive repasses ou antecipações ocorridas anteriormente e não contempladas em reajustes anteriores e compreende as seguintes categorias funcionais:

I - Pessoal de Operação:

- a) Motorista;
- b) Cobrador ou Agente de Bordo, quando for o caso;
- c) Bilheteiro;
- d) Porteiro de Estação;
- e) Despachante ou Apontador;
- f) Fiscal ou Auditor Operacional;
- g) Demais funções de Apoio Operacional.

II - Pessoal de Manutenção (oficial, meio- oficial e auxiliar):

- a) Mecânica;
- b) Latoaria;
- c) Pintura;
- d) Eletrotécnica;
- e) Eletrônica;
- f) Estofaria;
- g) Borracharia;
- h) Posto de Serviços.

Seção V Dos Custos Com Responsabilidade Civil

Art. 28 Os custos com responsabilidade civil serão fornecidos pelas empresas operadoras, mediante cópia da apólice do seguro da frota vinculada ao sistema, nos últimos 12 (doze) meses.

§ 1º - Este seguro representa uma cobertura para as empresas operadoras na ocorrência de acidentes de sua responsabilidade, abrangendo as modalidades RCF (Responsabilidade Civil Facultativa), APP (Acidente Por Passageiro) e DMH (Despesas Médico Hospitalares).

§ 2º - A consideração do seguro de responsabilidade civil no cálculo do custo do passageiro transportado fica condicionada à comprovação da respectiva despesa realizada com a apólice de seguro correspondente, ou por conta dos valores pagos a título de indenização decorrente de sentença julgada em transitado.

Art. 29 O custo anual com seguro obrigatório para cada veículo da frota vinculada ao



sistema de transporte público coletivo urbano, será fornecido pelas empresas operadoras **mediante cópia do RENAVAN do veículo**, devendo integrar o processo de vistoria e certificação da vinculação do mesmo ao serviço, expedido pelo Órgão Gerencial.

[...]

CAPÍTULO V DA COMPOSIÇÃO DO CUSTO COM PESSOAL

Seção I Das Funções

Art. 50 Os custos com a mão-de-obra direta envolvida na operação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, consideram as respectivas funções da estrutura operacional da empresa operadora e classificada nos respectivos grupos operacionais:

I - Pessoal de Operação:

- a) Motorista;
- b) Cobrador ou Agente de Bordo;
- c) Bilheteiro;
- d) Porteiro de Estação;
- e) Despachante;
- f) Fiscal;
- g) Apoio Operacional (Auditor Operacional, Apontador, Supervisor e Coordenador de Operação).

II - Pessoal de Manutenção (oficial, meio-oficial e auxiliar):

- a) Mecânica;
- b) Latoaria;
- c) Pintura;
- d) Eletrotécnica;
- e) Eletrônica;
- f) Estofaria;
- g) Borracharia;
- h) Posto de Serviços (abastecimento, lubrificação, limpeza);
- i) Serviços Gerais.

III - Pessoal de Promoção de Vendas e Atendimento ao Usuário;

IV - Pessoal Administrativo;

V - Gerentes;

VI - Diretoria.

§ 2º - As despesas com pessoal administrativo, coordenadores, supervisores, gerentes, administradores e diretoria, serão consideradas no item despesas administrativas, abordado na sequência deste regulamento.

Art. 51 Os custos com a mão-de-obra direta envolvida na operação dos serviços de



transporte público de passageiros serão apuradas tendo como base a remuneração média de cada função considerada na composição do custo, cujo valor considerado não poderá ser inferior ao salário base fixado para a categoria funcional respectiva.

Seção III Do Fator de Utilização

Art. 52 A formação dos custos com mão-de-obra abrangem as funções relacionadas no art.50 deste capítulo, sendo que a formação do custo de pessoal de operação e manutenção depende do Fator de Utilização - FU correspondente à quantidade de funcionários necessários para a operação de um veículo da frota efetiva operante.

§ 1º - O Fator de Utilização - FU para as diversas categorias funcionais consideradas na apuração do custo do passageiro transportado, serão apurados pelo Órgão Gerencial com base em metodologia de dimensionamento adotada para tanto, em função do número de horas anuais necessárias para o cumprimento dos Planos de Operação e Manutenção aprovados pelo Órgão Gerencial e do número de horas operacionais anuais disponíveis em cada categoria funcional.

§ 2º - Os fatores de utilização poderão ser alterados pelo Órgão Gerencial mediante estudo que justifique tal alteração.

Art. 53 O salário-base de cada categoria corresponderá à média do salário base de cada funcionário, ponderada em relação à quantidade de horas diárias de trabalho.

§ 1º - Para os fins de cálculo do percentual do repouso semanal remunerado e feriados oficiais, **o ano será considerado como tendo 52 (cinquenta e duas) semanas e 14 (quatorze) feriados.**

§ 2º - **O percentual de férias será de 9,09%** (nove vírgula zero nove por cento).

§ 3º - **O percentual de faltas** será apurado pelo Órgão Gerencial em função do índice de absenteísmo apresentado pela empresa operadora.

§ 4º - **O adicional para horas extras será de 50% (cinquenta por cento) ou 100% (cem por cento), conforme o caso e de conformidade com o que estabelecer o acordo sindical ou a convenção trabalhista oficialmente homologada**, bem como os efeitos da hora reduzida durante o período noturno.

Seção III Dos Encargos Sociais

Art. 54 Os encargos sociais que incidem sobre a Folha de Pagamento, constantes do Anexo II deste Decreto, serão atualizados, revistos e estabelecidos pelo Órgão Gerencial, sempre que houver alteração na legislação trabalhista vigente, por decorrência de decisão judicial, acordo sindical oficialmente homologado ou que resultem de convenção trabalhista, devendo assegurar, de modo permanente, o equilíbrio econômico e financeiro dos custos dos serviços.

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)



6.2.1.1 Motorista

$$\frac{\text{Salário-Base (R$/mês)}}{2} \times (1 + \frac{\text{Encargos Sociais (\%)}}{100}) \times \text{Fator de Utilização (funcionário/veículo)} = \text{Custo Mensal (R$/veículo.mês)}$$

$$\frac{1.199,45}{2} \times (1 + \frac{70,45}{100}) \times 1,73 = 3.543,26$$

$$\frac{\text{Salário-Base (R\$ / mês)}}{3} \times (1 + \frac{\text{Encargos Sociais (\%)}}{100}) \times \text{Fator de Utilização (funcionário/veículo)} = \text{Custo Mensal (R\$ / veículo . mês)}$$

Salary-Base

$$\frac{\text{Salário-Base (R\$/mês)}}{4} \times (1 + \frac{\text{Encargos Sociais (\%)}}{100}) \times \text{Fator de Utilização (funcionário/veículo)} = \text{Custo Mensal (R\$/veículo.mês)}$$

$$\frac{1.043,90}{4} \times (1 + \frac{70,46}{100}) \times 0,16 = 284,46$$

Salário-Base

$$\frac{\text{Salário-Base (R\$ / mês)}}{5} \times \left(1 + \frac{\text{Encargos Sociais (\%)}}{70,46} \right) + 100 \times \frac{\text{Fator de Utilização (funcionário/veículo)}}{0,00} = \text{Custo Mensal (R\$ / veículo / mês)} = 155$$

Intergoing

$$\begin{array}{l} \text{Despesa Mensal com o} \\ \text{Pessoal de Operação} \\ \text{(R$/mês)} \\ \hline 3.827,73 \\ 156 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Coeficiente} \\ \hline 13,50\% \end{array} = \begin{array}{l} \text{Despesa com o} \\ \text{Pessoal de Manutenção} \\ \text{(R$/veículo.mês)} \\ \hline 516,74 \end{array} \quad 157$$

6.2.3 Pessoal Administrativo

Despesa Mensal com o Pessoal de Operação (R\$/mês)			Coefficiente			Despesa com o Pessoal Administrativo (R\$/veículo.mês)	
3.827,73	x		10,0%	=		382,77	153
156							

6.2.4 Benefícios

Benefício Total (R\$/mês)			Frota Operante (veículos)			Despesa com Benefícios (R\$/veículo.mês)	
0,00	/		14	=		0,00	159
7			58				

6.2.5 Honorários de Administração

Total de Honorários (R\$/mês)			Frota Operante (veículos)			Despesa com a Honorários Administrativos (R\$/veículo.mês)	
12.000,00	/		14	=		857,14	160
8			58				

6.2.6 Despesa Total com Pessoal

Pessoal de Operação (R\$/veículo.mês)	+	Pessoal de Manutenção (R\$/veículo.mês)	+		
3.827,73		516,74			
156		157			
Pessoal Administrativo (R\$/veículo.mês)	+	Benefícios (R\$/veículo.mês)	+		
382,77		0,00			
158		159			
				Honorários Administrativos (R\$/veículo.mês)	
				857,14	
				160	
					Despesa com Pessoal (R\$/veículo.mês)
					5.584,38
					161

RESUMO				maio/11
ITEM		R\$/veic.mês	R\$/km	%
DESPESA COM PESSOAL				
Pessoal		5.584,38	1,6803	34,43
Operação:		3.827,73	1,1518	23,60
Motorista		3.543,26	1,0662	21,85
Cobrador		0,00	0,0000	0,00
Fiscal/Despach.		284,46	0,0856	1,75
Bilheteiro/Port.		0,00	0,0000	0,00
Manutenção:		516,74	0,1555	3,19
Administração:		1.239,92	0,3731	7,64
Pes. Administ.		382,77	0,1152	2,36
Honorários Adm.		857,14	0,2579	5,28
Benefícios		0,00	0,0000	0,00

Pessoal		4.727,24			78.181,37
Pessoal de Operação		3.827,73		R\$	53.588,15
Motorista	R\$	3.543,26	14 Veic.	R\$	49.605,66
Cobrador	R\$	0,00	14 Veic.	R\$	0,00
Fiscal/Despachante	R\$	284,46	14 Veic.	R\$	3.982,49
Pessoal de Manutenção	R\$	516,74	14 Veic.	R\$	7.234,40
Pessoal de Administração	R\$	382,77	14 Veic.	R\$	5.358,82
Benefícios Sociais	R\$	0,00	14 Veic.	R\$	0,00
Honorários Administrativos	R\$	857,14	14 Veic.	R\$	12.000,00

ENCARGOS SOCIAIS - MEMÓRIA DE CÁLCULO

ENCARGOS SOBRE A REMUNERAÇÃO NORMAL DIURNA DO EMPREGADO			
GERAL			
[A]	Obrigações incidentes diretamente sobre a folha de pagamento:	Horista	Mensalista
Encargos (%)		%	%
1	INSS	20,00%	20,00%
2	SESI / SESC / SEST	1,50%	1,50%
3	SENAI / SENAC / SENAT	1,00%	1,00%
4	INCRA	0,20%	0,20%
5	SEBRAE	0,60%	0,60%
6	SALÁRIO EDUCAÇÃO	2,50%	2,50%
7	SAT (Seguro Acidente Trabalho)	3,00%	3,00%
8	FGTS	8,50%	8,50%
TOTAL		37,30%	37,30%

[B]	Parcelas agregadas e remuneração e pagas diretamente ao empregado:	Horista	Mensalista
Parcela agregadas (%) e (3)		%	%
1	DSR (Descanso Semanal Remunerado = 48 dom: 275 dias/ano)	18,91%	0,00%
2	Férias (28 dias em média: 275 dias/ano)	9,45%	9,09%
3	Adicional de 1/3 Férias (9,45% = 3)	3,64%	3,03%
4	Feriados (12 dias por ano: 275 dias/ano)	4,36%	-
5	Aviso Prévio Trabalhando	0,14%	0,00%
6	Aviso Prévio Não Trabalhando	0,52%	0,52%
7	Auxílio Doença (15 dias: 4 anos de 275 dias/ano)	1,09%	0,06%
8	Décimo Terceiro Salário (30 dias: 275 dias/ano)	10,91%	9,09%
9	Licença Paternidade (5 dias: 4 anos de 275 dias/ano)	0,45%	0,45%
TOTAL		49,47%	22,23%

(365 dias do ano - 52 domingos - 52 1/2 sábados - 12 dias feriados: 275 dias úteis ano)			
[C]	Benefícios e encargos que não incidem sobre os demais encargos:	Horista	Mensalista
Benefícios e encargos (%)		%	%
1	Multa 50% do FGTS nas rescisões (50% x 8,5% x 50% dos empregados)	3,18%	2,60%
2	Lqj 6.708 art 9 (8,5% do Aviso Prévio Indenizado)	0,06%	0,04%
3	Contribuição do Sindicato	0,00%	0,00%
4	Seguro de Vida (parte do custo absorvido pela empresa)	0,00%	0,00%
5	Alimentação (parte do custo absorvido pela empresa)	0,00%	0,00%
6	Transporte (parte do custo absorvido pela empresa)	0,00%	0,00%
7	Outros custos (parte absorvida pela empresa)	0,00%	0,00%
TOTAL		3,23%	2,64%

[D]	Incidências Cumulativas (A x B)	%	%
1	Incidências Cumulativas (A x B)	18,45%	8,29%

TOTAL GERAL DOS ENCARGOS		108,48%	70,46%
(1) = ajustar segundo as realidades da empresa			
(2) = foi estimado que a cada 4 anos ocorre o evento.			
(3) = ajustar também as % considerando a previsão de reajustes da remuneração durante o ano.			

Cálculo do Número de Dias Úteis no Ano			
Dias			Dias
Dias	=		365
Sábado	=	52 x 1/2	= 26
Domingo	=	52 x 1	= 52
Feriados	=	12 x 1	= 12
Dias Úteis	=		275

Cálculo do Número de Dias Produtivos no Ano			
Dias		Ref.	Dias
Dias	=	365	= 365
Domingo	=	52 x 1	= 52
Feriados	=	12 x 1	= 12
Férias	=	30 - 4	= 26
Dias Produtivos Úteis	=		275
Domingo em Férias	=	4	= 4
Domingos DSR	=	52 - 4	= 48
Adicional de Férias	=	1 / 3	
Meses Produtivos	=	11	
Mês de Férias	=	1	
Acidente de Trabalho	=	15 a 4	
Jornada Semanal	=	44 h	
Jornada Diária	=	44 / 6	= 7,33
Horas diárias não tro	=	2 h	
Aviso Prévio Trab.	=	20%	
Aviso Prévio Não Trab.	=	60%	
Horista	=	220 h/m	
Turn Over	=	1,80%	
Mensalista	=	1 mês	
Licença Paternidade	=	5 d 4 a	
Licenças Remuneradas	=	4 d 1 a	
Dispensa Sem U/C	=	50%	
FGTS	=	0,50%	
Multa FGTS	=	50%	
Auxílio Doença	=	20% h	
Auxílio Doença	=	1% m	



Para o dimensionamento do Quadro de Pessoal consideramos os seguintes:

Ind	Quesitos	Qtd	Und
Js	Jornada semanal;	44	Horas
Dt	Número de dias trabalhados na semana;	6	Dias
Da	Número de dias no ano;	365	Dias
Sa	Semanas no ano;	52	Sem
Dp	Dias parados legais;	127	Dias
Fc	Frota empenhada na operação;	16	Veic
Pjdu	Projetos em dia útil - seg. - sex.	14	Und
Pjs	Projeto no sábado	13	Und
Pjd	Projetos no domingo	8	Und
Hed	Horas extras admitidas por dia	2	Horas
Htd	Horas trabalhadas em dia útil	154,00	Horas
Hts	Horas trabalhadas no sábado	117,00	Horas
Htd	Horas trabalhadas no domingo/feriados	72,00	Horas
HAO	Horas anuais operadas;	53.042,0	Horas
HAT	Horas anuais trabalhadas;	2.221,3	Horas
D1	Número de dias úteis pleno (fre = 1)	230	Dias
D2	Número de dias úteis de escala reduzida (férias escolares, baixa temporada) (fre = A)	45	Dias
D3	Número de sábados (fre = B)	52	Dias
D4	Número de domingos (fre = C)	52	Dias
Fue	Fator de utilização na escala	1	
fod	Fator de correção por desperdício de tempo de escala	1,0	%
fao	Fator de ajuste por atrasos operacionais justificáveis ou regulagem	1,0	%
fro	Fator de reserva de operadores ou absenteísmo	1,5	%
fao	Fator de ajuste fa = fao x fro	2,0	%
fs	Férias normais	30	Dias
dss	Dias de descanso semanal remunerado	78	Dias
dad	Dias de abono de descanso	2	Dias
dl	Dias de licenças	5	Dias
fos	Feriados anuais	12	Dias
frr	Fator de retorno do repouso semanal remunerado - 11 Horas	11	Horas
FeA	Fator de redução de escala para dias normais, temporada/férias escolares - 90%	90	%
FeB	Fator de redução de escala para sábados	75,97%	%
FeC	Fator de redução de escala para domingo e feriados	46,75%	%
Hmd	Hora média diária de operação por veículo	9,63	Horas
Nfm	Número de funcionários - motoristas	28	Und
Nfc	Número de funcionários - cobradores	0	Und
Nfd	Número de funcionários - coordenadores	1	Und
Jm	Jornada mensal	220	Horas



2. Cálculo do número de dias parados legais - Ref.:

2011

Dp	127
fs	30
dsr	78
dad	2
dl	5
fos	12
frr	21

3. Cálculo do número de horas anuais trabalhadas

2011

Js	44
Dt	8
Da	365
Dp	127
Fc	16
Hed	2
HAT	2.221,3

4. Cálculo do número de horas anuais operadas - Ref.:

2011

Desc.	Projetos	Hmd/Pj	Dias	Ht/d	Total
Dia útil	14	11,00	275	154,0000	42.350,0000
Sábados	13	9,00	52	117,0000	6.084,0000
Domingos	8	9,00	52	72,0000	3.744,0000
Feriados	8	9,00	12	72,0000	864,0000
HAO			365		53.042,0000

5. Cálculo do número de funcionários necessários

5.1 Motorista

	Nominal	Fa	Total
Nfm	24	2%	24
FUm	1,492		1,522

Percentual	Semanal	Feriados	Total
Cobrir Folgas	0,04	3,27	3,31%

Percentual	Total
Cobrir Férias	9,09%

Percentual	Abesc	Faltas	Total
Cobrir Faltas	0,06	1,37	1,43%





Transportes e Turismo S/A

	%	Motoristas
Titular		24
Feristas	9,09%	2
Folguistas	3,31%	1
Reserva	1,43%	0
Soma	13,84%	28
FUm		1,733

6. Hora média diária de operação por veículo

Item	Carro	Segunda à Sexta	Sábado	Domingo e Feriado
1	103	6:40:00	8:25:00	7:25:00
2	104	7:05:00	12:30:00	5:40:00
3	206	7:45:00		7:20:00
4	207	7:00:00	7:30:00	
5	304	11:15:00	14:50:00	11:20:00
6	305	21:05:00	13:00:00	
7	307	1:35:00	3:20:00	
8	309	12:25:00	4:35:00	
9	402	14:55:00	6:45:00	14:10:00
10	405	15:05:00	7:25:00	
11	407	17:15:00	7:10:00	5:40:00
12	505	14:25:00	7:40:00	13:25:00
13	705	2:00:00	7:25:00	
14	-	8:00:00	7:55:00	3:10:00
15	-	12:45:00	13:15:00	
16	-	12:00:00		
Soma		171:15:00	121:45:00	68:10:00
Média		12:13:56	9:21:55	8:31:15

7. Conclusão:

Número mínimo de Motoristas necessário: **28** Número Ideal: **28**

Número disponível na Santa Teresinha Transportes e Turismo **17**

Número de Motoristas a Contratar: **11**

O Plano Operacional que será aplicado pela Santa Teresinha Transportes e Turismo S/A não necessita da utilização da mão-de-obra de cobrador.

Com a entrada em funcionamento do serviço à Pessoa Portadora de Necessidades de Locomoção Severa, o quadro deverá ser ampliado de modo a completar o número mínimo necessário.



FATOR DE UTILIZAÇÃO DE PESSOAL DE APOIO/CONTROLE OPERACIONAL



III. Cálculo do Fator de Utilização do Pessoal de Apoio/Controle Operacional

1. Considerações gerais - fundamentação técnica

Para o dimensionamento do Quadro de Pessoal de Apoio/Controle Operacional considera-se os seguintes requisitos:

Ind	Quesitos
Nfm	Número de colaboradores - motoristas
Nfc	Número de colaboradores - cobradores
Nfd	Número de colaboradores - apoio operacional
VF	Número de Veículos da Frota
tmv	Tempo médio de viagem
ipm	Intervalo médio entre partidas
he	Horas de expediente diário do apoio operacional - Jornada
ET	Número de Estações Terminais
Pc	Número de Pontos de Controle
Pt	Número de Ponto de Troca
Pv	Número de Ponto de Venda
Npd	Número de partidas diárias
MOD	Mão-de-Obra Direta
Du	Número de dias úteis
Tt	Número de Turnos de Trabalho
IO	Índice de Oferta
FU	Fator de Utilização

2. Simulação - Dados de Entrada

Ind	Dados
VF	16
Nfm	28
Nfc	0
ET	1
Pc	1
Pt	1
Pv	1
Du	275,0
he	8,0
IO	80,00%

(1)



3. Dimensionamento da Mão-de-Obra Direta

Usos	Ref.	Pontos	Ref. MO	Turnos	MOD
Apontador	0,00%	1	1	2	0,0
Despachante	10,00%	1	1	2	0,2
Fiscal	50,00%	2	1	2	1,9
Auditor	0,00%	0	1	2	0,0
Supervisor	10,00%	1	1	2	0,2
Soma					2,3

4. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Apontador

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	0,0	0
Feristas	9,09%	0,0	0
Soma		0,0	0
FU		0,00	0,00

5. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Despachante

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	0,2	0
Feristas	9,09%	0,0	0
Soma		0,3	0
FU		0,02	0,00

6. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Fiscal

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	1,9	0
Feristas	9,09%	0,2	0
Soma		2,0	0
FU		0,13	0,00

7. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Auditor

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	0,0	0
Feristas	9,09%	0,0	0
Soma		0,0	0
FU		0,00	0,00

8. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Supervisor

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	0,2	0
Feristas	9,09%	0,0	0
Soma		0,3	0
FU		0,02	0,00





9. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Apoio/Controle Operacional

Quadro	MOD	%
Apontador	0,00	0,00%
Despachante	0,26	10,27%
Fiscal	2,03	79,47%
Auditor	0,00	0,00%
Supervisor	0,26	10,27%
Soma	2,55	100,00%
FU	0,16	

10. Dimensionamento da Mão-de-Obra Direta - Bilheteiro e Porteiro de Terminal

Uso	Ref.	Pontos	Ref. MO	Turnos	MOD
Bilheteiro	0,00%	1	1	2	0,0
Porteiro de Terminal	0,00%	1	1	2	0,0
Soma					0,0

11. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Bilheteiro

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	0,0	0
Feristas	9,09%	0,0	0
Soma		0,0	0
FU		0,00	0,00

12. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Porteiro Terminal

Quadro	%	Dim MOD	MOD
Titulares	Cálculo	0,0	0
Feristas	9,09%	0,0	0
Soma		0,0	0
FU		0,00	0,00

13. Cálculo do FU da Mão-de-Obra Direta - Bilheteiro e Porteiro de Terminal

Quadro	MOD	%
Bilheteiro	0,00	0,00%
Porteiro	0,00	0,00%
Soma	0,00	0,00%
FU	0,00	

14. Conclusão:

Número mínimo de Pessoal de Apoio e Controle Operacional é dado por:

Apontador	0,00
Despachante	0,26
Fiscal	2,03
Auditor	0,00
Supervisor	0,26
Bilheteiro	0,00
Porteiro	0,00
Total	2,55



IV. FATOR DE UTILIZAÇÃO DE PESSOAL DE MANUTENÇÃO

1. Cálculo do Fator de Utilização do Pessoal de Manutenção

1.1 Considerações gerais - Fundamentação técnica

Para o dimensionamento do Quadro de Pessoal da Manutenção considera-se os seguintes requisitos:

Ind	Quesitos
Vm	Número de valas para manutenção
VF	Número de Veículos da Frota
IUV	Índice de Utilização Quilométrica - Km x Veic x Dia
tmm	Tempo médio de manutenção (em horas)
im	Intervalo de manutenção (em quilometragem)
he	Horas de expediente diário da oficina - Jornada Diária
Vr	Número de vagas para reparação
hma	Número médio de horas de manutenção (média anual dos tempos de reparo dos veículos da frota)
Du	Número de dias úteis
MOD	Mão-de-Obra Direta
Tt	Número de Turnos de Trabalho
FU	Fator de Utilização

Referência de Mão de Obra - MO

Veículo	Ônibus/mecânico (n)
Pesado / Articulado / Especial	0
Convencional / Leve	15
Micro-Ônibus	1

NTC - Março 2001

2. Simulação - Dados de Entrada

Ind	Dados	
VF	15	Convencional
IUV	275,0	
tmm	4,0	
hma	100,0	
im	15.000,0	
Du	275,0	
he	8,0	

3. Cálculo

Vm =	0,14	Valas
Vr =	0,68	Vagas



4. Dimensionamento da Mão-de-Obra Direta

Uso	Ref.	Dim	Ref. MO	Monte HSE	Total	
Valas para manutenção		0,1	4	0,6	2	1,1
Vagas para reparo		0,7	1	0,7	2	1,4
Vagas para funilaria	15,00%	0,1	1	0,1	2	0,2
Vagas para preparação de pintura	7,00%	0,1	1	0,1	2	0,1
Vagas para pintura	15,00%	0,1	1	0,1	2	0,2
Soma		1,1	1,4	1,5	2	3,1

5. Dimensionamento da Mão-de-Obra Direta e Cálculo do FU

Quadro	%	MOD Calc.	MOD
Titulares	Cálculo	3,1	3,0
Feristas	9,09%	0,3	0,0
Soma		3,3	3,0
FU		0,22	0,20

6. Conclusão:

Número mínimo de Pessoal de Manutenção necessário: **3**
 Número disponível na Santa Teresinha Transportes e Turismo S/A: **2**
 Número de Pessoal de Manutenção a contratar: **1**
 O excedente de pessoal é empregado na execução de outros serviços prestados pela Empresa Santa Teresinha Transportes e Turismo S/A.

FATOR DE UTILIZAÇÃO DE PESSOAL - QUADRO DE PESSOAL

Tabela 01 - Parâmetros de Dimensionamento - Pessoal de Operação

PESSOAL DE OPERAÇÃO - INTERVALO DE CONFIANÇA				
Categoria	Limite Inferior - FU	Coefficiente em uso - FU	Limite Superior - FU	Encargos Sociais %
Motorista	2,20	1,73	2,80	73,00
Cobrador ou Agente de Bordo	2,20	0,00	2,80	73,00
Bilheteiro, Porteiro de Estação	0,00	0,00	0,00	73,00
Despachante, Fiscal e Apoio Operacional	0,20	0,16	0,50	73,00

Referência: Anexo X.4

Tabela 02 - Parâmetros de Dimensionamento - Pessoal de Manutenção

PESSOAL DE MANUTENÇÃO - INTERVALO DE CONFIANÇA				
Categoria	Limite Inferior - %	Percentual em uso - %	Limite Superior - %	Encargos Sociais %
Manutenção	12,00%	13,50%	15,00%	73,00

Percentual incidente sobre o custo do pessoal de operação

Referência: Anexo X.4

Tabela 03 - Parâmetros de Dimensionamento - Pessoal de Administração

PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO - INTERVALO DE CONFIANÇA				
Categoria	Limite Inferior - %	Percentual em uso - %	Limite Superior - %	Encargos Sociais %
Pessoal Administrativo	8%	10,7%	13%	73,00
Honorários Administrativos	8%	10,7%	13%	73,00

Percentual incidente sobre o custo do pessoal de operação

Referência: Anexo X.4

Quadro 1 - Dimensionamento do Quadro de Pessoal

Categoria Funcional	Número de Colaboradores			
	Calculado	Disponível	Por Contratar	Por Remanejar Função
Motorista	26	19	9	0
Cobrador	0	0	0	0
Bilheteiro, Porteiro Terminal	0	0	0	0
Despachante, Fiscal e Apoio Operacional	3	1	2	0
Manutenção	3	2	1	0
Pessoal Administrativo	3	4	0	1
Soma	36	26	11	1

Frota Contratada: **16** Veículos

Frota Operante: **14** Veículos

Foi considerado a operação do serviço de atendimento a Pessoa Portadora de Necessidades de Locomoção Severa.

(*) Desconsiderado o número e considerado somente a proporção incidente sobre o custo do pessoal de operação

(**) O Quadro poderá ser reduzido em função do emprego de técnicas de otimização operacional, sem prejuízo da oferta estabelecida no Edital.

Quadro II - Dimensionamento do Quadro de Pessoal - Intervalos de Confiança Aceitos

Categoria Funcional	Número de Colaboradores	Fator de Utilização	Limite Inferior (%)	Limite Superior
Motorista	28	1,73	35	45
Cobrador	0	0,00	0	0
Bilheteiro, Porteiro Terminais	0	0,00	3	8
Despachante, Fiscal e Apoio Operacional	3	0,16	3	8
Manutenção	3	0,22	5	9
Pessoal Administrativo	3	0,19	3	8
Soma	36	2,27	50	78
Diretoria/Administradores	(*)	(*)	(*)	(*)

Frota Contratada: 16 Veículos

Frota Operante: 14 Veículos

Foi considerado a operação do serviço de atendimento a Pessoa Portadora de Necessidades de Locomoção Severa.

(*) Desconsiderado o número e considerado somente a proporção incidente sobre o custo do pessoal de operação

(**) O Quadro poderá ser reduzido em função do emprego de técnicas de otimização operacional, sem prejuízo da oferta estabelecida no Edital.

Justificativa:

O fato do número de colaboradores necessários para a execução dos serviços estar abaixo do intervalo de confiança aceito, demonstra que a operação está dimensionada levando em consideração fatores de racionalização, economia de escala e os efeitos da Bilhetagem Eletrônica no controle operacional. Todavia, o quadro de pessoal estará em constante transformação e deverá acompanhar as necessidades de crescimento exigida pela demanda de passageiros e pela oferta de novos serviços.

Categoria	FU - Calculado
Motorista	1,73
Cobrador ou Agente de Bordo	0,00
Bilheteiro, Porteiro de Estação	0,00
Despachante, Fiscal e Apoio Operacional	0,16
Manutenção	0,22

Quadro IV - Resumo do Cálculo dos Coeficientes de Remuneração e Depreciação

REMUNERAÇÃO DO CAPITAL INVESTIDO				
Investimento	Fator (%)	Taxa Anual	Base Referencial	Coefficiente
Almoxarifado	3,00%	12%	Veículo Padrão Novo Completo	0,0003
Máquinas, Equipamentos e Ferramental	4,00%	12%	Veículo Padrão Novo Completo	0,0008
Prédios e Instalações	4,00%	12%	Veículo Padrão Novo Completo	0,0008

DEPRECIÇÃO DO CAPITAL INVESTIDO				
Investimento	Fator	Taxa Anual	Base Referencial	
Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos	0,0003	12%	Veículo Padrão Novo Completo	

Fonte: Proposta Vencedora (2011)



5. FATOR DE UTILIZAÇÃO

5.1 Pessoal de Operação

PESSOAL DE OPERAÇÃO				
Categoria	Limite Inferior - FU	Coefficiente em uso - FU	Limite Superior - FU	Encargos Sociais %
Motorista	2,20	2,30	2,80	62,63
Cobrador	2,20	0,00	2,80	62,63
Bilheteiro, Porteiro	0,00	0,20	0,00	62,63
Fiscal/Desp./Apoio Oper.	0,20	0,16	0,50	62,63

Percentual incidente sobre o custo do pessoal de operação.

5.2 Pessoal de Manutenção

PESSOAL DE MANUTENÇÃO				
Categoria	Limite Inferior - %	Percentual em uso - %	Limite Superior - %	Encargos Sociais %
Manutenção	12,00%	13,50%	15,00%	62,63

Percentual incidente sobre o custo do pessoal de manutenção.

5.3 Pessoal de Administração

PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO				
Categoria	Limite Inferior - %	Percentual em uso - %	Limite Superior - %	Encargos Sociais %
Pessoal Admin.	8,00%	10,00%	13,00%	62,63
Honorários Admin.	8,00%	10,00%	13,00%	62,63

[...]

4. CUSTO DE PESSOAL

4.1 Salários					Memória	
	Proventos	Salário Base	Adicional ^(*)	Encargos Sociais		
Motorista	3.286,37	2.857,72	428,65	62,63%	Reajuste ACT 2025-2026	2.797,65 1,021472
Cobrador	0,00	0,00		62,63%		0,00 0,000000
Fiscal/Despachante	4.812,25	4.812,25		62,63%	Correção pela Variação Salário Motorista.	4.711,09 1,021472
Bilheteiro/Porteiro	2.647,01	2.647,01		62,63%	Correção pela Variação Salário Motorista.	2.591,36 1,021472
Manutenção	4.689,76	4.689,76		62,63%	Correção pela Variação Salário Motorista.	4.591,18 1,021472

(*) Adicional por função ao motoristas que efetuar concomitantemente a cobrança de passagem dentro dos veículos.

5. BENEFÍCIOS

		Valor Investimento Inicial	Índice Atual.
Benefício Social - Média Mensal dos últimos 12 m	9.455,00	INPC: novembro/2023 a maio/2025 0,08450	8.718,27 1,084504

[...]



Planilha 6 - Parâmetros II - Encargos Sociais

ENCARGOS SOBRE A REMUNERAÇÃO NORMAL DIURNA DO EMPREGADO					Cálculo do Número de Dias Úteis no Ano				
GERAL						Dias	Ref.		Dias
[A]	Obrigações incidentes diretamente sobre a folha de			Mensalista	Dias	365		=	365
	Encargos (1)			%	Domingo	= 52	x 1	=	52
1	INSS			5,00%	Feriados	= 11	x 1	=	11
2	SESI / SESC / SEST			1,50%	Dias Úteis (*)			=	302
3	SENAI / SENAC / SENAT			1,00%	(*) Sem considerar o período aquisitivo de férias.				
4	INCRA			0,20%	Cálculo do Número de Dias Produtivos no Ano				
5	SEBRAE			0,60%		Dias	Ref.		Dias
6	SALÁRIO EDUCAÇÃO			2,50%	Dias	365		=	365
7	SAT (Seguro Acidente Trabalho)			3,00%	Domingo	= 52	x 1	=	52
8	FGTS			8,00%	Feriados	= 11	x 1	=	11
	TOTAL			21,80%	Férias	= 30	- 4	=	26
					Dias Produtivos/Úteis			=	276
[B]	Parcelas agregadas a remuneração e pagas diretamente ao empregado:			Mensalista	Parâmetros de Cálculo				
	Parcela agregadas (1) e (3)			%	Domingo em Férias	= 4		=	4
9	DSR (Descanso Semanal Remunerado = 52 dom: 275 dias/ano) (*)			0,00%	Domingos DSR	= 52	- 4	=	48
10	Férias (1 mês : 12 meses)			9,09%	Adicional de Férias	= 1	/ 3		
11	Adicional de 1/3 Férias (9,09% : 3)			3,03%	Meses Produtivos	= 11	mês	no ano	
12	Feriados (11 dias por ano : 276 dias/ano) (**)			0,00%	Mês de Férias	= 1	mês	ao ano	
13	Auxílio Doença [(15 dias : 332 dias/ano)xPercentual de Participação]			0,38%	Auxílio Doença	= 15	dias		
14	Décimo Terceiro Salário (1 mês : 12 meses)			8,33%	Jornada Semanal	= 44	horas		
15	Licença Remunerada (4 dias : 4 anos de 276 dias/ano)			0,36%	Jornada Diária	= 44	/ 6	=	7,33
16	Licença Paternidade (5 dias : 4 anos de 276 dias/ano)			0,45%	Horas diária não trabalh	= 0,5	hora		
17	Licença Maternidade (120 dias : 4 anos de 276 dias/ano 3%)			0,00%	Aviso Prévio Trabalhan	= 2%	Percentual de Participação		
	TOTAL			21,65%	Aviso Prévio Não Traba	= 98%	Percentual de Participação		
(365 dias do ano – 52 domingos – 26 dias de férias – 11 dias feriados: 276 dias úteis ano)					Horista	= 220	h/m		
[C]	Benefícios e encargos que não incidem sobre os demais			Mensalista	Turn Over	= 1,80%			
	Benefícios e encargos (1)			%	Mensalista	= 1	mês		
18	Aviso Prévio Trabalhando (1% de 2h dia em 25 dias : 7,33h em 276 dias)			0,01%	Licença Paternidade	= 5	dia 4 anos		
19	Aviso Prévio Não Trabalhando (25 dias : 276 dias/ano x 98%)			8,88%	Licenças Remuneradas	= 4	dia 4 anos		
20	Aviso Prévio indenizado (Trabalhando e Não Trabalhando)			8,89%	Dispensa Sem Justa Causa	= 95%			
21	Multa 50% do FGTS nas rescisões (50% x 8,5% FGTS x 95% dos empregados demitidos x (1+ total do grupo B)			4,86%	FGTS	= 8,00%			
22	Lei 6.708 art 9 (8,0% do Aviso Prévio Indenizado)			0,71%	Multa FGTS	= 50%			
23	Contribuição do Sindicato - Reversão de Reajuste Salarial			0,000%	Auxílio Doença	= 8,50%	mês (Percentual de Partic.)		
24	Seguro de Vida (parte do custo absorvido pela empresa)			0,00%	Reversão de Reajuste S	= 2,5%	ano 0,009%	mês	
25	Alimentação (parte do custo absorvido pela empresa)			0,00%	Previsão de Reajuste (	= 4,50%	ano		
26	Transporte (parte do custo absorvido pela empresa)			0,00%	Licença Maternidade	= 120	dias 4 anos		
27	Outros custos (parte absorvida pela empresa)			0,00%	Colaboradores do Sexo	= 3,00%	Percentual de Participação		
	TOTAL			14,46%	(*) Para cálculo da Reversão de Reajuste Salarial				
[D]	Incidências Cumulativas [A x B]			%					
28	Incidências Cumulativas [A x B]			4,72%					
TOTAL GERAL DOS ENCARGOS				62,63%					
(1) = ajustado segundo a realidade das empresas.									
(2) = estimativa decorrente do fato que a cada 4 anos ocorre o evento.									
(3) = ajustar também as % considerando a previsão de reajustes da remun. durante o ano.									

DESPESAS COM PESSOAL						
6.2.1 Pessoal de Operação						
6.2.1.1 Motorista						
Salário-Base (R\$/mês)		Encargos Socials (%)				
3.286,37	x (1 +	62,63	+ 100)	x		
2						
			Fator de Utilização (funcionário/veículo)		Custo Mensal (R\$/veículo.mês)	
			2,30	=	12.292,98	158
6.2.1.2 Cobrador						
Salário-Base (R\$/mês)		Encargos Socials (%)				
0,00	x (1 +	62,63	+ 100)	x		
3						
			Fator de Utilização (funcionário/veículo)		Custo Mensal (R\$/veículo.mês)	
			0,00	=	0,00	159
6.2.1.3 Fiscal / Despachante						
Salário-Base (R\$/mês)		Encargos Socials (%)				
4.812,25	x (1 +	62,63	+ 100)	x		
4						
			Fator de Utilização (funcionário/veículo)		Custo Mensal (R\$/veículo.mês)	
			0,16	=	1.252,22	160
6.2.1.4 Bilheteiro / Porteiro de Terminal						
Salário-Base (R\$/mês)		Encargos Socials (%)				
2.647,01	x (1 +	62,63	+ 100)	x		
5						
			Fator de Utilização (funcionário/veículo)		Custo Mensal (R\$/veículo.mês)	
			0,20	=	860,99	155
6.2.1.5 Despesa Mensal com Pessoal de Operação					=	14.406,19 156
6.2.2 Pessoal de Manutenção						
	Despesa Mensal com o Pessoal de Operação (R\$/mês)				Despesa com o Pessoal de Manutenção (R\$/veículo.mês)	
	14.406,19	x	Coeficiente 13,50%	=	1.944,84	157
	156					
6.2.3 Pessoal Administrativo						
	Despesa Mensal com o Pessoal de Operação (R\$/mês)				Despesa com o Pessoal Administrativo (R\$/veículo.mês)	
	14.406,19	x	Coeficiente 10,00%	=	1.440,62	158



6.2.4 Benefícios						
		Benefício Total		Frota Operante		Despesa com Benefícios
		(R\$/mês)		(veículos)		(R\$/veículo.mês)
		9.455,00	/	10	=	945,50
		7		58		159
6.2.5 Honorários de Administração						
		Total de Honorários		Frota Operante		Despesa com a
		(R\$/mês)		(veículos)		Honorários Administrativos
		16.431,85	/	10	=	1.643,19
		8		58		160
6.2.6 Despesa Total com Pessoal						
		Pessoal de Operação		Pessoal de Manutenção		
		(R\$/veículo.mês)		(R\$/veículo.mês)		
		14.406,19	+	1.944,84	+	
		156		157		
		Pessoal Administrativo		Benefícios		
		(R\$/veículo.mês)		(R\$/veículo.mês)		
		1.440,62	+	945,50	+	
		158		159		
				Honorários Administrativos		Despesa com
				(R\$/veículo.mês)		Pessoal
				1.643,19	=	20.380,34
						161

Fonte: Pleito RTE (2026)

No que se refere aos custos com pessoal de operação e manutenção, verifica-se que o pleito mantém a estrutura metodológica originalmente adotada na planilha vencedora de 2011, preservando os mesmos parâmetros de Fator de Utilização (FU) e percentual global de encargos sociais (62,63%). Não se identificam, portanto, alterações estruturais na modelagem do custo com mão de obra.

O Fator de Utilização aplicado à categoria de motorista (2,30 funcionários por veículo) permanece inalterado em relação ao modelo original da concessão. Embora o referido fator se mostre tecnicamente compatível com parâmetros usuais de sistemas urbanos, considerando jornadas operacionais estendidas e a necessidade de cobertura de férias, repousos e eventuais afastamentos, não foi apresentada memória de cálculo atualizada que evidencie a compatibilização entre as horas anuais necessárias à operação e as horas efetivamente disponíveis por empregado, conforme exige o art. 52 do Decreto Municipal. **Recomenda-se, portanto, a formalização de estudo técnico que respalde a manutenção do FU adotado, reforçando a aderência metodológica ao regulamento vigente.**



Registra-se, ainda, que foram encaminhados a esta Agência o acordo coletivo de trabalho vigente da categoria, a seguir, e os holerites ou folhas de pagamento, que permitissem comprovar os salários-base considerados na planilha, conforme previsto no art. 26 do Decreto Municipal, que exige a comprovação mediante acordo sindical ou documentação equivalente. Assim, a análise dos valores remuneratórios foi realizada com base nas informações declaradas pela concessionária, permanecendo condicionada à posterior validação documental pelo Poder Concedente.

Salários, Reajustes e Pagamento Piso Salarial CLÁUSULA TERCEIRA - SALÁRIO NORMATIVO O piso mínimo da categoria passará, a partir de 1º de junho de 2025, a ter os seguintes valores: I – Função Motorista Urbano: R\$2.857,72 (Dois mil oitocentos e cinquenta e sete reais e setenta e dois centavos); II – Função Motorista Intermunicipal: R\$3.116,73 (três mil cento e dezesseis reais e setenta e três centavos); III – Função Motorista Fretamento: R\$2.857,72 (Dois mil oitocentos e cinquenta e sete reais e setenta e dois centavos); IV – Demais Funções: R\$ 1.764,67 (um mil setecentos e sessenta e quatro reais e sessenta e sete centavos). Parágrafo Primeiro: Ao motorista que efetuar concomitantemente a cobrança de passagem, será pago um adicional de 15% (quinze por cento) a título de adicional de acumulo de função, calculado sobre o piso salarial acima que se enquadrar, ou seja, para os enquadrados no item I – Função de Motorista o valor será de R\$428,65 (quatrocentos e vinte e oito reais e sessenta e cinco centavos) a partir de 01 de junho de 2025. Para os enquadrados no item no item II – Função de Motorista Intermunicipal o valor será de R\$467,50 (quatrocentos e sessenta e sete reais e cinquenta centavos) a partir de 01 de junho de 2025. Parágrafo Segundo: O motorista que deixar de efetuar a cobrança de passagem prevista no parágrafo primeiro desta cláusula, cessará de imediato o referido percentual, ficando desde já acordado que o mesmo não integrará no presente ou no futuro o piso salarial da categoria, para qualquer efeito legal. Parágrafo Terceiro: A empresa remunerará os demais empregados da área administrativa, responsáveis por valores com adicional de quebra de caixa de 15% (quinze por cento) calculado sobre o salário do item III, cujo valor será de R\$ 285,82 (duzentos e oitenta e cinco reais e oitenta e dois centavos). Parágrafo Quarto: Na ocorrência de reajuste do Piso Salarial Estadual (<i>Inciso III do Artigo 1º da Lei Complementar nº 566/12-SC</i>) em janeiro de 2026, para valor superior aos constantes desta cláusula, prevalecerá para todos os efeitos o maior valor. Reajustes/Correções Salariais CLÁUSULA QUARTA - CORREÇÃO SALARIAL A empresa reajustará o salário de seus empregados em 6,50% (Seis vírgula cinco por cento). Sendo aplicado o reajuste nas folhas de pagamento, de maio de 2025. Ficando a data base da categoria, no mês de maio. Parágrafo Primeiro – O reajuste aos Demais Funcionários será de 6,50% (seis vírgula cinco por cento). Sendo aplicado o reajuste, nas folhas de pagamento de maio, de 2025. Ficando a data base da categoria, no mês de maio. Parágrafo Segundo – Para os trabalhadores, que recebam acima do valor R\$ 1.764,67 (um mil setecentos e sessenta e quatro reais e sessenta e sete centavos), até a data de 01 de junho de 2025, farão jus ao reajuste de 6,50% (seis vírgula cinco por cento). Sendo aplicado o reajuste, nas folhas pagamento de maio de 2025.

Fonte: Acordo Coletivo (ACT) – 2025-2026

O último acordo coletivo concedeu um reajuste de 6,50%, um pouco acima dos valores acumulados de 12 meses de IPCA e INPC, para o mesmo período, que se encontram na faixa de aproximadamente 5%. Em relação aos holerites, para o período após aplicação do respectivo reajuste, foi comprovado a aplicação do valor de salário base de R\$ 2.859,00 para motoristas urbanos, conforme preza o ACT 2025-2026. Na planilha de cálculo, o salário base para o motorista foi considerado R\$ 3.286,37, que é justamente o valor do salário base de 2.857,72 mais o adicional de R\$ 428,65 para a gratificação em relação ao motorista que também efetua a cobrança da passagem, conforme também preza o ACT 2025-2026.

Ressalta-se ainda que os holerites encaminhados apresentam um motorista urbano com salário base abaixo do restante – R\$ 1.952,35 e um motorista intermunicipal com salário acima do restante – R\$ 3.116,73.

Em relação aos salários das funções restantes como fiscal, bilheteiro e manutenção, percebe-se que a planilha de custos aplica o índice de reajuste do motorista às outras categorias, o que está de acordo com o ACT 2025-2026. Entretanto, não temos como averiguar o salário base sobre o qual é aplicado este reajuste, a não ser por comparativo com o que demonstra os holerites de pagamento.

Neste sentido, verifica-se que além da função de motorista urbano, este comprovante traz as seguintes funções e respectivos salários base:

- Lavador de veículos – R\$ 1.987,94;
- Auxiliar de escritório – R\$ 2.224,16;
- Jovem Aprendiz – R\$ 790,47;
- Auxiliar de Limpeza – R\$ 1.798,97;
- Mecânico de Manutenção – R\$ 3.578,40.

Comparando o resultado final do salário base de “pessoal de manutenção” na planilha de custos pleiteada, de R\$ 4.689,76, com o salário base no holerite de “mecânico de manutenção”, de R\$ 3.578,40, **verifica-se a necessidade de apresentação de histórico de acordos coletivos para levantamento de todos os índices a serem aplicados aos salários base que faziam parte da proposta vencedora ou validação dos valores presentes por parte do Poder Concedente.**



Idem aos benefícios, que um valor base, o qual supõe-se ser de setembro/2023, foi atualizado pelo INPC acumulado de novembro/2023 a maio/2025, entretanto sem o rastreamento necessário para sua verificação. **Mantém-se, contudo, a ressalva sobre a ausência do rastreamento necessário para a verificação plena deste valor base.**

Quanto aos encargos sociais, observa-se a que a proposta vencedora possuía percentual de 70,36%, originalmente estruturado sob regime de incidência integral da contribuição previdenciária patronal de 20% sobre a folha de pagamento. Entretanto, o pleito protocolado no início do exercício corrente contempla dados referentes ao período de junho de 2024 a maio de 2025, intervalo no qual passou a vigorar o regime de reoneração progressiva da folha de pagamento pós regime anterior de desoneração.

Nos termos da legislação superveniente e da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 7.633, a partir de janeiro de 2025 a contribuição previdenciária patronal incidente sobre a folha corresponde a 5%, cumulativamente à CPRB de 1,6% incidente sobre a receita bruta. Ressalte-se, ainda, que no exercício de 2025 o décimo terceiro salário não se encontra sujeito à reoneração previdenciária, circunstância que deve ser observada na composição das provisões trabalhistas.

Diante desse cenário, o pleito atualizou a CPRB para 1,6% e os encargos sociais para 62,63%, incorporando a alíquota de 5% referente à contribuição patronal ao INSS. Contudo, verificou-se que a metodologia adotada não observou integralmente as alterações legislativas aplicáveis ao período analisado. Em especial, não foram considerados: (i) a evolução das alíquotas da CPRB, que passaram de 1,0% até setembro de 2024 para 2,0% entre outubro e dezembro de 2024, sendo posteriormente fixadas em 1,6% a partir de janeiro de 2025; (ii) o fato de que a contribuição patronal ao INSS permaneceu em 0% até dezembro de 2024, passando a incidir à alíquota de 5% somente a partir de janeiro de 2025; (iii) a não incidência da reoneração sobre a parcela correspondente ao 13º salário, conforme previsto na legislação vigente; e (iv) a redução da contribuição social incidente sobre as rescisões sem justa causa de 50% para 40%, promovida pela Lei nº 13.932/2019.



Procedidas as adequações necessárias, apurou-se uma CPRB média de 1,50% para o período de junho de 2024 a maio de 2025, bem como a revisão dos encargos sociais para 55,57%, percentual considerado nesta análise.

Em síntese, os custos com pessoal mostram-se metodologicamente alinhados ao modelo contratual de origem, não se evidenciando majoração estrutural de parâmetros como FU ou composição funcional. Todavia, a ausência de comprovação documental dos salários-base e a manutenção automática do percentual histórico de encargos sociais, sem atualização compatível com o regime de reoneração progressiva aplicável ao período de junho/2024 a maio/2025, limitam a plena aferição da adequação dos valores apresentados, recomendando-se a complementação documental e a revisão técnica do componente previdenciário para adequada apuração do custo tarifário e preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.3.4 Despesas de administração

CAPÍTULO VII DA COMPOSIÇÃO DAS DESPESAS ADMINISTRATIVAS

Seção I Do Pessoal Administrativo

Art. 55 Participam da composição das despesas com o pessoal administrativo as funções de: coordenação, supervisão, gerência e demais funções de apoio administrativo, bem como as despesas com administração e direção geral, desde que previstas na estrutura funcional e ou operacional da empresa operadora.

§ 1º - As despesas com pessoal envolvido nas atividades de apoio administrativo, gerência, supervisão e coordenação, cujo valor será considerado na composição do custo do passageiro transportado, **deverão ser compatíveis com os salários praticados no Município**, desde que respeitados os mesmos critérios de responsabilidade, complexidade e formação prática, técnica ou universitária correspondente.

§ 2º - As despesas com pessoal envolvido nas atividades de direção geral e executiva da empresa operadora, cujo valor será considerado na composição do custo do passageiro transportado, **deverão ser compatíveis com os salários praticados no Município**, desde que respeitados os mesmos critérios de responsabilidade, complexidade e formação prática, técnica ou universitária correspondente.

§ 3º - O coeficiente de despesas com pessoal administrativo poderá ser alterado pelo Órgão Gerencial mediante estudo que justifique tal alteração.

Seção II Do Treinamento, Capacitação e Qualificação de Pessoal

Art. 56 Constituem-se em despesas de treinamento, capacitação ou qualificação de pessoal, as despesas com cursos, palestras, treinamento prático, manutenção de Centros de Treinamento Profissional próprio, inclusive custos decorrentes da



implantação e manutenção de programa da qualidade e gestão, assim como as despesas com requalificação ou recolocação de pessoal.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente**.

Seção III Das Despesas de Administração

Art. 57 As despesas gerais de administração envolvem as despesas incorridas com materiais de expediente, limpeza e higiene, conservação das instalações, uniformes, desde que estes não contem como benefício e ainda despesas com água, energia elétrica, telefone, fax, internet, informática, material de expediente, aluguéis, manutenção e conservação de máquinas, instalações e equipamentos de escritório e serviços de terceiros.

§ 1º - O coeficiente de despesas gerais de administração poderá ser alterado pelo Órgão Gerencial mediante estudo que justifique tal alteração.

§ 2º - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente**, na forma estabelecida pelo Órgão Gerencial.

Seção IV Das Despesas Com Benefícios Sociais

Art. 58 As despesas com Benefícios Sociais pagos aos empregados e colaboradores diretos das empresas operadoras dos serviços de transporte público de passageiros, não incluídas como encargos sociais incidentes na folha de pagamento, serão fornecidas mensalmente pelas mesmas ao Órgão Gerencial relacionando cada item e valor, admitindo-se a priori, os seguintes:

I - Auxílio alimentação;

II - Cesta básica;

III - Uniformes (calça, camisa, macacão, sapato, bolsa para bilheteiro);

IV - Convênio Médico ou Planos de Saúde;

V - Participação nos Lucros e Resultados;

VI - Prêmios;

VII - Comissão de cargo;

VIII - Assistência social e psicológica;

IX - Assistência médica, nutricional e odontológica.

§ 1º - Poderão ser incluídos outros benefícios, desde que sobre os quais não incidam encargos sociais, que sejam decorrentes de decisão judicial ou que tenham sido autorizados pelo Órgão Gerencial.

§ 2º - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do



custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção V Honorários Administrativos

Art. 59 As despesas com honorários administrativos correspondem às retiradas mensais dos proprietários que efetivamente exercem cargos de direção na operadora, função que pode ser exercida por terceiros, e que **deverão ser compatíveis com os salários praticados no Município**, desde que respeitados os mesmos critérios de responsabilidade, complexidade e formação prática, técnica e universitária correspondente.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção VI Da Assessoria e Consultoria Técnica

Art. 60 As despesas com serviços de assessoria ou consultoria técnica contratada objetivando a gestão ou melhoria dos serviços de transporte público de passageiros, bem como requalificação e recolocação de pessoal, contabilidade, suporte jurídico, auditoria e informática, excetuando treinamento e desenvolvimento de pessoal, **serão admitidas mediante análise do Órgão Gerencial.**

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção VII Dos Serviços Terceirizados

Art. 61 As despesas com serviços terceirizados serão notificadas mensalmente ao Órgão Gerencial, excetuando-se as que impliquem em serviços operacionais prestados diretamente no sistema, **as quais dependem de autorização prévia e expressa do Órgão Gerencial.**

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção VIII Da Manutenção e Conservação Dos Equipamentos Urbanos

Art. 61 Todas as despesas com a manutenção e conservação de equipamentos urbanos vinculados ao transporte público de passageiros **dependem de prévia autorização do Órgão Gerencial** e serão informadas mensalmente pelas empresas operadoras ao mesmo, bem como ao Órgão de Planejamento, relacionando especificamente cada



item e valor, como segue:

- 1) Despesas com Salários e encargos do pessoal vinculado a este item;
- 2) Despesas com água;
- 3) Despesas com energia elétrica;
- 4) Despesas com comunicação;
- 5) Despesas com material de limpeza e higiene;
- 6) Despesas com manutenção e conservação;
- 7) Despesas com a construção de abrigos em pontos de parada;
- 8) Outras, quando especificadas e aceitas pelo Órgão Gerencial.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente**, admitindo-se somente o saldo decorrente da dedução das receitas com propaganda e publicidade veiculadas em bilhetes, cartões, estações, abrigos em pontos de parada, na frota do sistema, bem como de aluguéis ou arrendamento de espaços comerciais nas estações, a cargo da empresa operadora, quando for o caso.

Seção IX Dos Móveis, Utensílios e Equipamentos de Uso Administrativo

Art. 62 Os valores dos investimentos em móveis, utensílios e equipamentos para uso administrativo são considerados para os fins de remuneração de capital e depreciação, devendo a aquisição e vinculação ao uso ser comprovada.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente**.

Seção X Das Despesas Gerais

Art. 63 Consideram-se Despesas Gerais todas as despesas não relacionadas no presente Decreto, que direta ou indiretamente sejam necessárias para a plena realização dos serviços, inclusive as decorrentes da segurança, manutenção e conservação dos prédios e instalações utilizadas pelas empresas operadoras.

§ 1º - Manutenção é o conjunto de serviços permanentes necessários à conservação das edificações, instalações e demais áreas externas e internas utilizadas como garagem, oficinas, posto de abastecimento e serviços, administração, comercialização, atendimento ao usuário e controle operacional.

§ 2º - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente**.

Seção XI Dos Serviços de Utilidade Pública

Art. 64 As despesas com os serviços de utilidade pública compreendem as despesas



com o consumo de água, esgoto sanitário, coleta e destino final de lixo, energia elétrica, telefone, fax, internet e outros serviços de utilidade pública, inclusive de proteção ambiental, comunicação social e publicidade.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção XII Dos Veículos de Apoio Administrativo e Operacional

Art. 65 As características técnico-operacionais e o número de veículos de apoio administrativo e operacional serão dimensionados de acordo com a necessidade e em função da estrutura da empresa, **devendo fazer parte do registro da frota junto ao Órgão Gerencial.**

§ 1º - Para cada tipo de veículo de apoio serão definidas pelo Órgão Gerencial, as quilometragens mensais a serem percorridas, de modo a proporcionar o cálculo do custo mensal relativo a este item.

§ 2º - Os custos do quilômetro rodado para os diferentes veículos de apoio, serão calculados, no que couber, com base no presente Decreto.

CAPÍTULO VIII DA COMPOSIÇÃO DAS DESPESAS DE DISTRIBUIÇÃO, COMERCIALIZAÇÃO E CONTROLE

Seção I Da Manutenção da Bilhetagem Eletrônica e Consumo de Materiais Próprios

Art. 66 Serão consideradas no cálculo do custo do passageiro transportado, as despesas incorridas com materiais de consumo da bilhetagem eletrônica, quando for o caso, conservação e manutenção de equipamentos afins, inclusive de informática, excetuando-se software, desde que de uso exclusivo da Bilhetagem Eletrônica.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção II Da Atualização Tecnológica do Sistema de Bilhetagem

Art. 67 - Como atualização tecnológica do sistema de bilhetagem, serão consideradas as despesas com contratos de manutenção e atualização técnico-operacional dos softwares que integram o Sistema de Bilhetagem, bem como aquelas decorrentes de pesquisa tecnológica objetivando a melhoria dos serviços prestados à população usuária ou que simplifiquem os procedimentos operacionais e de controle afins.

Parágrafo Único - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Seção III Dos Serviços de Comercialização, Distribuição e Controle



Art. 68 No que se refere aos serviços de comercialização, distribuição e controle de acesso, para efeito de apuração e composição do custo do passageiro transportado, serão considerados, no que couber, **conforme o quer for definido em Norma Complementar pelo Órgão Gerencial, ou que dispuser o Decreto que regulamentar o Sistema de Bilhetagem Eletrônica**, quando esta for adotada.

§ 1º - As despesas enumeradas no caput deste artigo, para constarem do cálculo do custo do passageiro transportado, **deverão ser apuradas e comprovadas integralmente.**

Fonte: Decreto nº 8.978 (2008)





6.3 DESPESAS ADMINISTRATIVAS

6.3.1 Despesas Gerais

Preço do Veículo- Padrão Leve Completo (R\$Veículo)				Despesas Gerais (R\$Veículo/mês)
267.216,00	x	0,0020	=	534,43

5.3.2 Seguro de Responsabilidade Civil

$$\frac{\text{Despesa Anual com o Seguro (R\$/ano)}}{12} = \frac{\text{Despesa Mensal com o Seguro (R$/veículo/mês)}}{12}$$

6.3.3 Seguro Obrigatório

Despesa Anual com o Seguro (R\$/veículo.ano)	360,83	÷	12	=	Despesa Mensal com o Seguro (R\$/veículo.mês)	31,74	16.
--	--------	---	----	---	---	-------	-----

6.3.4 IPVA

$$\frac{\text{Despesa Anual com o IPVA e Emplacamento (R$/ano)}}{0,00} \div \left(\frac{\text{Frota Total (veículos)}}{16} \times 12 \right) = \text{Despesa Mensal com o IPVA e Emplacamento (R$/veículo mês)} \quad 0,00$$

6.3.6 Publicidade

$$\frac{\begin{array}{c} \text{Receita com} \\ \text{Publicidade} \\ \text{(R$/mês)} \end{array}}{0,00} \div \frac{\begin{array}{c} \text{Frota} \\ \text{Total} \\ \text{(veículos)} \end{array}}{16} = \frac{\begin{array}{c} \text{Receita com} \\ \text{Publicidade} \\ \text{(R$/veículo.mês)} \end{array}}{0,00} \text{ R\$}$$

6.3.5 Despesas Administrativas Totais

Despesas Gerais (R\$/veículo.mês)		Seguro de Responsabilidade Civil (R\$/veículo.mês)		Seguro Obrigatório (R\$/veículo.mês)		
534,43	+	243,21	+	31,74		
152		152		164		
		IPVA + Emplacamento (R\$/veículo.mês)		Publicidade (R\$/veículo.mês)		Despesa Administrativa (R\$/veículo.mês)
+		0,00	-	0,00	=	809,37
152		152		160		157

RESUMO			maio/11
ITEM	RS/val.mês	RS/um	%
DESPESA COM ADMINISTRAÇÃO			
Despesas de Administração	806,37	0.2783	5,70
Desp. Gerais	534,43	0.1838	3,77
Receita Publicid.	0,00	0.0000	0,00
Seg. Resp. Civil	243,21	0.0836	1,71
Seg. Obrigatório	31,74	0.0109	0,22
IPVA	0,00	0.0000	0,00

Despesas Administrativas Indenizadas	R\$Veic.	Veiculo	R\$	12.949,99
Despesas Geras	534,43	16	R\$	8.550,91
Recotas de Publicidade	0,00	16	R\$	0,00
Seguro de Resp. Civil	243,21	16	R\$	3.891,30
Seguro Obrigatorio	31,74	16	R\$	507,77
IPVA	0,00	16	R\$	0,00



6. DESPESAS ADMINISTRATIVAS - DESPESAS GERAIS

DESPESAS GERAIS			
Conta	Limite Inferior - %	Percentual em uso - %	Limite Superior - %
Despesas Gerais	0,1700	0,2000	0,3300

[...]

i262

</

Fonte: Pleito RTE (2026)

No que se refere às Despesas Administrativas, verifica-se que o pleito mantém a estrutura metodológica originalmente adotada na proposta vencedora, especialmente

quanto à aplicação do coeficiente de 0,0020 sobre o valor do veículo para apuração das despesas gerais.

Sob o aspecto aritmético, os cálculos apresentados mostram-se corretos, incluindo a apuração das despesas com seguro de responsabilidade civil, seguro obrigatório e licenciamento, bem como a dedução das receitas com publicidade, em conformidade com o disposto no art. 61, parágrafo único, do Decreto nº 8.978/2008.

Registra-se, contudo, que, nos termos do Decreto nº 8.978/2008, os custos com responsabilidade civil e seguro obrigatório estavam originalmente vinculados à composição do custo com pessoal. No pleito atual, tais despesas foram classificadas no grupo de Despesas Administrativas. Sob o ponto de vista técnico-contábil, entende-se que sua alocação no bloco de despesas administrativas revela-se mais adequada à natureza do gasto, não se verificando impacto financeiro decorrente dessa reclassificação, uma vez que não altera o custo total do sistema, apenas sua distribuição interna entre rubricas.

Entretanto, **observa-se que embora tenham sido apresentados à AGIR os boletos e respectivos licenciamentos dos veículos, no valor de R\$ 149,37 (e não R\$ 149,81 como consta na planilha de custos), não foram apresentadas cópias dos seguros obrigatórios que comprovem o valor plotado na planilha de R\$ 1.927,89.**

Ainda, em que pese foram enviadas cópias da apólice dos seguros de responsabilidade civil da frota vinculada ao sistema (a seguir), estes não apresentam valores que possam comprovar o valor de R\$ 8.404,96 também plotado na planilha do pleito.

SERVIÇOS CONTRATADOS					
PRÊMIO DAS COBERTURAS E SERVIÇOS CONTRATADOS, TOTAIS DA APÓLICE (EM R\$)				Valor do Serviço:	
Adicional de Fracionamento: 0,00				Valor do Serviço:	
I.O.F.: 0,00				Prêmio Líquido:	0,00
Valor dos Serviços: 0,00				Total a Pagar:	0,00
PARCELAMENTO (EM R\$)					
Parcela	Vencimento	Valor	Meio de pag.	Parcela	Vencimento
1	04/02/2026	0,00	Ficha de Compensação		
				CORRETOR	
				SIMAO CORRETORA DE	
				SEGUROS LTDA	

Fonte: Apólices Seguros ESSOR - 2026



Assim, embora os cálculos estejam formalmente corretos, a validação dos montantes informados permanece condicionada à apresentação da documentação comprobatória correspondente.

No que tange às despesas gerais de administração, verifica-se que a metodologia adotada se baseia na aplicação de coeficiente fixo sobre o valor atualizado do veículo, sem apresentação de memória de cálculo analítico que comprove a efetiva correspondência entre o percentual aplicado e as despesas administrativas efetivamente incorridas, conforme exigem os arts. 57, §2º, 63 e 64 do referido Decreto.

Considerando que o Decreto estabelece que tais despesas devem ser apuradas e comprovadas integralmente, e que eventual alteração ou manutenção de coeficiente depende de estudo técnico justificativo (§1º do art. 57), **recomenda-se a apresentação de documentação comprobatória que demonstre: a composição detalhada das despesas administrativas abrangidas pelo coeficiente aplicado; a compatibilidade dos valores com os custos efetivamente praticados no período-base do pleito; a aderência aos parâmetros de mercado local; sob pena desta omissão, prejudicar a presente análise.**

Em síntese, embora não se verifiquem inconsistências matemáticas na planilha apresentada, a manutenção automática do coeficiente histórico, bem como a ausência de comprovação documental de determinados itens, constitui ponto que merece aprofundamento técnico para fins de maior segurança regulatória e transparência na apuração do custo do passageiro transportado.



4.4 Custo Total e Tarifa de Remuneração

PLANILHA 8 - DEMONSTRAÇÃO DO CUSTO UNITÁRIO DO PASSAGEIRO				
1 - COMPOSIÇÃO DO CUSTO TOTAL				
1.1	CUSTO OPERACIONAL			R\$ 199.011,96
1.1.1	Custo Variável	R\$/Km	1,2582	46.527 Km R\$ 58.448,91
	Combustível	R\$/Km	0,0719	46.527 Km R\$ 31.261,32
	Óleos e lubrificantes	R\$/Km	0,0778	46.527 Km R\$ 3.617,95
	Material rodante	R\$/Km	0,1506	46.527 Km R\$ 7.004,82
	Piças e acessórios	R\$/Km	0,3560	46.527 Km R\$ 16.564,83
1.1.2	Custo Fixo			R\$ 140.563,05
	Remuneração de Capital			R\$ 23.675,37
	Veículo	R\$	1.293,94	16 Veic. R\$ 20.703,11
	Almoxarifado	R\$	78,88	16 Veic. R\$ 1.262,08
	Máquinas, Instal. e Equip.	R\$	106,89	16 Veic. R\$ 1.710,18
	Validadores	R\$	0,00	16 Veic. R\$ 0,00
	Sistema de Bilhetagem Eletrônica	R\$	0,00	16 Veic. R\$ 0,00
	Depreciação			R\$ 38.706,31
	Depreciação de Veículos	R\$	2.392,42	16 Veic. R\$ 38.278,76
	Depreciação de Validadores	R\$	0,00	16 Veic. R\$ 0,00
	Sistema de Bilhetagem Eletrônica	R\$	0,00	16 Veic. R\$ 0,00
	Máquinas, Instalações e Equipamentos	R\$	26,72	16 Veic. R\$ 427,55
	Pessoal		5.584,38	78.181,37
	Pessoal de Operação		3.827,73	R\$ 53.588,15
	Motorista	R\$	3.543,26	14 Veic. R\$ 49.605,66
	Cobrador	R\$	0,00	14 Veic. R\$ 0,00
	Fiscal, Despachante	R\$	284,46	14 Veic. R\$ 3.982,49
	Pessoal de Manutenção	R\$	516,74	14 Veic. R\$ 7.234,40
	Pessoal de Administração	R\$	382,77	14 Veic. R\$ 5.358,82
	Benefícios Sociais	R\$	0,00	14 Veic. R\$ 0,00
	Honorários Administrativos	R\$	857,14	14 Veic. R\$ 12.000,00



PLANILHA 8 - DEMONSTRAÇÃO DO CUSTO UNITÁRIO DO PASSAGEIRO					
1.2	DESPESAS ADMINISTRATIVAS				R\$ 12.949,99
1.2.1	Despesas Administrativas Indenizadas	R\$/Veic.	Veículo	R\$	12.949,99
	Despesas Gerais	534,43	16	R\$	8.550,91
	Receitas de Publicidade	0,00	16	R\$	0,00
	Seguro de Resp. Civil	243,21	16	R\$	3.891,39
	Seguro Obrigatório	31,74	16	R\$	507,77
	IPVA	0,00	16	R\$	0,00
1.3	CUSTO TOTAL = (CUSTO OPERACIONAL + DESPESAS ADMINISTRATIVAS)			R\$	211.961,95
2 - COMPOSIÇÃO DA RECEITA E DO LUCRO BRUTO MÉDIO MENSAL					
A composição da RECEITA é dada com base no número de passageiros transportados e no preço das passagens vigentes.					
2.1	RECEITAS				R\$ 219.072,00
2.1.1	Sistema Regular Convencional e Diferenciado:	Passageiros	Preço Passagem	R\$	219.072,00
2.1.1.2	Passageiros Pagantes - Antecipado	0	2,10 R\$/Pas.	R\$	0,00
2.1.1.3	Passageiros Pagantes - Embarcado	17.737	2,10 R\$/Pas.	R\$	37.247,70
2.1.1.4	Passageiros Estudantes	15.768	1,05 R\$/Pas.	R\$	16.556,40
2.1.1.5	Passageiros Vale-Transporte (Passe)	78.699	2,10 R\$/Pas.	R\$	165.267,90
2.1.1.6	Gratuidades - Isentos, Professor, Atendente de Creche	3.706	0,00 R\$/Pas.	R\$	0,00
2.2	DEDUÇÕES DAS RECEITAS			R\$	14.568,29
2.2.1	Tributos e Repasses	6,65%		R\$	14.568,29
2.2.1.1	ISS	3,00%		R\$	8.572,18
2.2.1.2	PIS	0,65%		R\$	1.423,97
2.2.1.3	COFINS	3,00%		R\$	6.572,16
2.2.1.4	Taxa de Gerenciamento	0,00%		R\$	0,00



PLANILHA 6 - DEMONSTRAÇÃO DO CUSTO UNITÁRIO DO PASSAGEIRO					
2.3	LUCRO BRUTO = (RECEITAS - DEDUÇÕES)				R\$ 204.503,71
O Lucro Bruto resulta da dedução dos tributos e repasses incidentes na Receita.					
3 - RESULTADO (CONTABIL SEGUNDO A PLANILHA DE CUSTO) ECONÔMICO E FINANCEIRO					
Considerando que o Lucro Bruto deve ser suficiente para cobrir a totalidade dos gastos incidentes na prestação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, remunerar o capital aplicado e proporcionar lucro, no caso do Lucro Bruto não ser suficiente, isto é, na ocorrência de déficit, fica evidenciado o desequilíbrio econômico e financeiro.					
3.1	LUCRO BRUTO				R\$ 204.503,71
3.2	CUSTO TOTAL = (CUSTO OPERACIONAL + DESPESAS ADMINISTRATIVAS)				R\$ 211.961,95
3.3	LUCRO OU PREJUÍZO = (LUCRO BRUTO - CUSTO TOTAL)				R\$ (7.458,23)
3.3.1	Constata-se a ocorrência de um déficit da ordem de	(R\$ 7.458,23)	sem impostos e	(R\$ 7.989,54)	com impostos.
3.3.2	Custo Total (A)	R\$	211.961,95		
3.3.3	Passageiro Equivalente (B)	Pass.	104.320		
3.3.4	Tributos (C)	%	6,65		
3.3.5	Custo do Passageiro Transportado com Impostos (D)	R\$/Pass.	2,1766	-	2,1766

Fonte: Proposta Vencedora (2011)



RESUMO								
Descrição do Item		R\$/veic.mês		R\$/km	%			
CUSTOS VARIÁVEIS				3,8934	42,00			
	Combustível			2,2929	24,73			
	Lubrificantes			0,3276	3,53			
	Rodagem			0,2395	2,58			
	Peças e Acessórios			1,0334	11,15			
CUSTOS FIXOS			27.673,03	4,9503	53,40			
	Capital				4.437,14	0,9048	9,76	
		Depreciação:				2.097,68	0,4278	4,61
			Veículos	1.615,39	0,3294	3,55		
			Validadores	377,45	0,0770	0,83		
			S.B.E	0,00	0,0000	0,00		
			M.I.E.	104,85	0,0214	0,23		
		Remuneração:				2.339,45	0,4771	5,15
			Veículos	1.486,16	0,3031	3,27		
			Validadores	119,35	0,0243	0,26		
			S.B.E	0,00	0,0000	0,00		
	M.I.E.		419,40	0,0855	0,92			
	Pessoal	Operação:				20.380,34	3,4632	37,36
			Motorista	12.292,98	2,0890	22,53		
			Cobrador	0,00	0,0000	0,00		
			Fiscal/Despach.	1.252,22	0,2128	2,30		
			Bilheteiro/Port.	860,99	0,1463	1,58		
		Manutenção:				1.944,84	0,3305	3,57
		Administração:				3.083,80	0,5240	5,65
			Pessoal Administrativo	1.440,62	0,2448	2,64		
			Honorários Administ.	1.643,19	0,2792	3,01		
Benefícios					945,50	0,1607	1,73	
Despesas de Administração			2.855,55	0,5823	6,28			
Desp. Gerais		2.097,00	0,4276	4,61				
Receita Publicid.		115,00	0,0235	0,25				
Seg. Resp. Civil		700,41	0,1428	1,54				
Seg. Obrigatório		173,14	0,0353	0,38				
IMPOSTOS				0,4264	4,60			
Custo Quilométrico (R\$/km)				9,2701	100			

7.4 CUSTO POR PASSAGEIRO						
		Custo por Quilômetro (R\$/km)		IPKeq (pass/km)		Custo por Passageiro (R\$/pass)
		9,2701	÷	0,9845	=	9,4159

Fonte: Pleito RTE (2026)

No cotejo entre a proposta vencedora do certame e o pleito revisional apresentado pela concessionária, verifica-se que tanto o custo total do sistema quanto a tarifa de remuneração apurados no pleito situam-se em patamar superior aos parâmetros originalmente contratados. Todavia, à luz das análises técnicas desenvolvidas ao longo do presente parecer, **foram identificados pontos passíveis de**



ajuste metodológico e de adequação normativa, os quais ensejaram as devidas correções na planilha apresentada pela concessionária, especialmente no que se refere aos itens de pessoal, encargos sociais, despesas administrativas e demais componentes examinados.

Em decorrência dessas readequações, os valores finais considerados por esta Agência, **no montante de R\$ 8,95 por passageiro**, e demonstrados resumidamente na Tabela 1 (e de forma completa no link em anexo) refletem exclusivamente os parâmetros entendidos como aderentes ao Decreto nº 8.978/2008, à legislação superveniente e às informações efetivamente comprovadas nos autos.

Tabela 1: Resultado da Análise Final da AGIR – 1ª RTE Videira

8. RESUMO					
Descrição do Item		R\$/veic.mês	R\$/km	%	
CUSTOS VARIÁVEIS			3,5962	40,81	
	Combustível		2,2929	26,02	
	Lubrificantes		0,2620	2,97	
	Rodagem		0,2395	2,72	
	Peças e Acessórios		0,8018	9,10	
CUSTOS FIXOS		26.900,52	4,8191	54,69	
Capital		4.437,14	0,9048	10,27	
	Depreciação:	2.097,68	0,4278	4,85	
	Veículos	1.615,39	0,3294	3,74	
	Validadores	377,45	0,0770	0,87	
	S.B.E	0,00	0,0000	0,00	
	M.I.E.	104,85	0,0214	0,24	
	Remuneração:	2.339,45	0,4771	5,41	
	Veículos	1.486,16	0,3031	3,44	
	Validadores	119,35	0,0243	0,28	
	S.B.E	0,00	0,0000	0,00	
	M.I.E.	419,40	0,0855	0,97	
	Almoxarifado	314,55	0,0641	0,73	
Pessoal		19.607,87	3,3320	37,81	
	Operação:	13.780,71	2,3418	26,58	
	Motorista	11.759,25	1,9983	22,68	
	Cobrador	0,00	0,0000	0,00	
	Fiscal/Despach.	1.197,85	0,2036	2,31	
	Bilheteiro/Port.	823,61	0,1400	1,59	
	Manutenção:	1.860,40	0,3161	3,59	
	Administração:	3.021,26	0,5134	5,83	
	Pessoal Administrativo	1.378,07	0,2342	2,66	
	Honorários Administ.	1.643,19	0,2792	3,17	
	Benefícios	945,50	0,1607	1,82	
	Despesas de Administração	2.855,52	0,5823	6,61	
	Desp. Gerais	2.097,00	0,4276	4,85	
	Receita Publicid.	115,00	0,0235	0,27	
	Seg. Resp. Civil	700,41	0,1428	1,62	
	Seg. Obrigatório	173,11	0,0353	0,40	
IMPOSTOS			0,3965	4,50	
Custo Quilométrico (R\$/km)			8,8118	100	

7.4 CUSTO POR PASSAGEIRO					
	Custo por Quilômetro (R\$/km)		IPKeq (pass/km)		Custo por Passageiro (R\$/pass)
	8,8118	÷	0,9845	=	8,9504
	179		65		

Fonte: AGIR (2026)

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Por todo o exposto, considerando a declaração do Secretário Municipal de Administração, datado de 30 de junho de 2026, onde *“declara, para os devidos fins, que as informações apresentadas pela empresa Santa Teresinha Transportes e Turismo S.A., concessionária dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros do Município de Videira (vencedora do Processo Licitatório modalidade Concorrência nº 001/2011) são consideradas válidas, consistentes e confiáveis, estando os dados e documentos disponibilizados para verificação em conformidade. Declara, ainda, que tais informações possuem credibilidade e consistência suficientes para subsidiar os procedimentos de análise solicitados por meio do Ofício nº 696/2026, podendo ser utilizadas como fundamento para a instrução e análise do respectivo processo administrativo”*, bem como a documentação disponibilizada nos autos e as premissas adotadas na presente análise, esta Agência Reguladora recomenda:

- a) QUE SEJA RECONHECIDA a **tarifa técnica de equilíbrio de R\$ 8,95 (oito reais e noventa e cinco centavos) em função da 1ª RTE, com data-base de junho de 2025**, em detrimento do pleito da concessionária de R\$ 9,41 (nove reais e quarenta e um centavos), de forma que sejam observadas as obrigações legais a serem aplicadas para a sua implementação;
- b) QUE SEJA AVALIADO PELO PODER CONCEDENTE o momento de aplicar um reajuste à tarifa pública até o valor da tarifa técnica ao usuário, ou manter a tarifa atualmente praticada, com a devida complementação financeira (subsídio direto), mediante as ações que se fizerem necessárias, especialmente a autorização legislativa caso seja necessária;
- c) QUE AS PARTES, em conjunto com a AGIR, revisem as regras de reajuste e revisão tarifária, com a subsequente FORMALIZAÇÃO DE ADITIVO CONTRATUAL, contemplando essas tratativas, bem como a metodologia para pagamento de subsídio, se for o caso;





- d) QUE SEJA IMPLEMENTADA rotina permanente de envio mensal, pelo Poder Concedente, dos dados operacionais, financeiros e indicadores de qualidade do sistema à AGIR, acompanhados, sempre que possível, dos respectivos relatórios extraídos dos sistemas de bilhetagem, monitoramento e controle operacional, visando permitir a validação periódica das informações utilizadas nos futuros processos tarifários, bem como o fortalecimento da gestão e da fiscalização contratual e regulatória;
- e) QUE SEJA MANTIDO O ACOMPANHAMENTO contínuo do equilíbrio econômico-financeiro do contrato pelo Poder Concedente, mediante monitoramento sistemático dos custos, receitas, demanda e indicadores operacionais, bem como pela implementação de medidas voltadas ao aumento da atratividade do sistema, à otimização da operação e à racionalização dos custos relacionados à frota e à quilometragem operacional;
- f) QUE O PODER CONCEDENTE avalie a adoção de mecanismos e procedimentos de controle que assegurem a rastreabilidade e a confiabilidade dos dados operacionais da concessão, especialmente aqueles relacionados à demanda transportada, quilometragem percorrida, receitas tarifárias e receitas acessórias, de forma a conferir maior segurança técnica e regulatória aos futuros processos de reajuste e revisão tarifária.

Encaminhe-se o referido parecer para decisão do Diretor-Geral da Agência de Regulação.

Este é o nosso parecer, SMJ

Blumenau (SC), data da assinatura digital.





Assinado digitalmente por: ANDRÉ
DOMINGOS GOETZINGER
891.***.***-15
03/07/2026 10:15:12

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

ANDRÉ DOMINGOS GOETZINGER

Gerente de Regulação Econômica - AGIR

CRA-SC N.º 32.652



Assinado digitalmente por: THAIS VENTURA
CHIBIAQUI
055.***.***-19
03/07/2026 11:09:14

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

THAÍS VENTURA CHIBIAQUI

Gerente de Transporte – AGIR

CREA-SC N.º 099184-0



Assinado digitalmente por: RODRIGO DIEGO
JANSEN
043.***.***-30
03/07/2026 09:06:11

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

RODRIGO DIEGO JANSEN

Assessor Jurídico - AGIR

OAB/SC N.º 23.822



Assinado digitalmente por: ADEMIR MANOEL
GONÇALVES
181.***.***-15
03/07/2026 09:47:23

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

ADEMIR MANOEL GONÇALVES

Economista - AGIR

CORECON-SC N.º 1.463



Assinado digitalmente por: PAULO EDUARDO
MACHADO DOS SANTOS
599.***.***-87
03/07/2026 09:07:13

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

PAULO EDUARDO M. DOS SANTOS

Agente de Fiscalização – AGIR

Matrícula N.º 122.890

