

PORTARIA Nº 035/2005

Dispõe sobre a Câmara de Compensação Tarifária - CCT, regulamentando o cálculo da remuneração das Empresas Permissionárias Operadoras do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - STPP/RMR.

O Diretor Presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/Recife, no uso de suas atribuições, tendo em vista o disposto no art. 4º da Lei Estadual nº 8.043, de 19 de novembro de 1979, com a nova redação dada pela Lei nº 9.616, de 04 de dezembro de 1984, e;

CONSIDERANDO que compete a EMTU/Recife adotar as medidas necessárias à estabilidade do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - STPP/RMR, observando o disposto no Regulamento de Transporte Público de Passageiros - RTPP e no Segundo Manual de Operação do Sistema;

CONSIDERANDO a necessidade de promover ajustes no cálculo da Câmara de Compensação Tarifária - CCT, com vistas a estabelecer um equilíbrio entre remuneração e serviço;

CONSIDERANDO a necessidade de aperfeiçoar os procedimentos metodológicos, bem como as formas de cálculo da remuneração das Empresas Operadoras, no intuito de garantir um serviço de qualidade aos usuários, independente das características operacionais da área de atuação e da tarifa a ser cobrada e,

CONSIDERANDO a necessidade de incentivar as Empresas Operadoras a alcançar melhores índices de desempenho mediante o estabelecimento de metas operacionais a serem atingidas;

RESOLVE:

Art. 1º - Constitui objeto da Câmara de Compensação Tarifária - CCT, doravante referida apenas pela sigla CCT, o gerenciamento da receita operacional decorrente da execução, pelas Empresas Operadoras, do serviço regular do Sistema Complementar e Sistema Estrutural Integrado - SEI, do STPP/RMR, de forma a promover um equilíbrio entre operação e remuneração.



Art. 2º - Participação da CCT todas as Empresas Operadoras
Permissionárias do STPP/RMR.

Art. 3º - Para efeito desta Portaria, denomina-se:

I - **Referência Operacional** - O serviço programado e o passageiro programado;

II - **Meta Operacional** - O serviço meta e o passageiro meta;

Parágrafo Primeiro - A Meta Operacional corresponde à relação biunívoca entre o serviço meta e o passageiro meta, preservando a qualidade do serviço ofertado aos usuários do sistema.

Parágrafo Segundo - A EMTU/Recife encaminhará às Empresas Operadoras as Referências Operacionais até 15 dias antes do início de cada período de apuração (quinzena).

Art. 4º - Nas referências operacionais propostas pela EMTU/Recife devem constar para cada linha da empresa, além das demandas total e equivalente para cada dia tipo, as Ordens de Serviços Operacionais (OSO) e Quadros de Horários de Referência (QHR), para os dias úteis, sábados, domingos e feriados.

Art. 5º - Nas metas operacionais propostas pelas empresas operadoras devem ser considerados ajustes operacionais ou ações de controle que modifiquem a quantidade de passageiros a serem transportados.

Art. 6º - Entre os ajustes operacionais ou ações de controle a serem propostos para as linhas ou áreas de atuação das empresas operadoras, devem ser incluídos:

- I. modificação nos horários, bem como no número de viagens, considerando-se aumento ou redução na quantidade de passageiros da linha ou no tempo de viagem;
- II. adequação da frota à demanda da linha;
- III. esquemas operacionais do tipo expresso/parador e retorno em ponto intermediário do itinerário;
- IV. esquemas operacionais para eventos especiais;
- V. fusão e desmembramento de linhas;
- VI. estacionamento da frota em pontos específicos para evitar viagem de retorno ociosa;
- VII. novos atendimentos;

EMTU/Recife VIII. redes de linhas específicas para sábados, domingos e feriados;

IX. nova proposta de rede de linhas para a área;

X. medidas de combate à evasão de passageiros ou receita.

Art. 7º - As modificações propostas pelas Empresas Operadoras devem ser antecipadamente aprovadas pela EMTU/Recife e consideradas nas metas operacionais, que deverão ser encaminhadas a EMTU/Recife até 10 (dez) dias antes do início de cada período de apuração correspondente (quinzena).

Art. 8º - As metas operacionais propostas pelas Empresas Operadoras são estabelecidas, por linha, por dia tipo (dia útil, sábado, domingo e feriado), para cada quinzena, devendo ser encaminhadas à EMTU/Recife por meio de disquete/cd ou meio eletrônico, assinado por um representante legal da Empresa Operadora, conforme formulário específico definido pela EMTU/Recife, sendo anexadas ao formulário as seguintes informações:

- I. As pesquisas utilizadas para a elaboração da proposta, entre as quais as informações do Sistema Automático de Bilhetagem Eletrônica - SABE, pesquisas de ocupação nos ônibus, pesquisas de origem/destino, ocupação ou sobe/desce, entrevistas com os usuários, pesquisas de tempo de viagem, estatísticas ou outros recursos atualmente aceitos pela EMTU/Recife;
- II. Ordens de Serviços Operacionais e Quadros de Horários de Referência correspondentes a cada linha, por dia tipo; e
- III. Previsão de passageiros transportados total e equivalente, por linha e por dia.

Art. 9º - A EMTU/Recife analisará as metas operacionais propostas pelas Empresas Operadoras, devendo ser aprovadas as que apresentarem viabilidades operacionais e sociais entre o serviço ofertado a magnitude da demanda transportada, em conformidade com as normas específicas definidas nesta Portaria e no seu Anexo Único, além das regulamentações gerais estabelecidas para o STPP/RMR.

Parágrafo Único - A EMTU/Recife informará às Empresas Operadoras os resultados da análise das metas operacionais até o quinto dia útil anterior ao início de cada período de apuração (quinzena).

Art 10. Para a definição das Referências Operacionais de cada uma das Empresas Operadoras, os Quadros de Horários de Referência serão os quadros de horários vigentes na mesma quinzena do mesmo mês do

EMTU/Recipe

I. Receita Necessária – RN:

III. Tarifa-Meta – TM:

V. Bonificação – B:

VII. Índice Médio de Participação da Receita Necessária – IPMRN:

IX. Rateio 1 – RAT1:

XI. Rateio 2:

XIII. Receita Líquida da Empresa – RLE:

Art. 12. Os fatores previstos no artigo anterior serão calculados e aplicados pela EMTU/Recife de acordo com as seguintes fórmulas matemáticas e respectivas notas explicativas complementares:

Receita Necessária - RN: valor calculado em função das metas de serviço e passageiro mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$RN = \frac{[CKm \times KmM]}{PeqEf} \times PeqM$$

onde:

Custo por Quilômetro - CKm: Custo por Quilômetro de cada Empresa Operadora calculado a partir da estrutura da Planilha de Custo Operacional - PCO vigente na EMTU/Recife, tendo como padrão o reajuste tarifário concedido em novembro de 2004;

Quilometragem Referência - KmR: Soma total das quilometragens previstas para operação de cada uma das linhas e por dia tipo constantes das Ordens de Serviços Operacionais (OSO) e Quadros de Horários de Referência (QHR).

Quilometragem Meta - KmM: Soma total das quilometragens previstas para operação de cada uma das linhas e por dia tipo apresentada como meta pelas Empresas Operadoras e aceita pela EMTU/Recife, de acordo com as normas definidoras das metas operacionais constantes dos seus anexos referentes ao assunto.

Parágrafo Primeiro - O cálculo das metas incluirá a quilometragem morta de cada uma das linhas (KmMoL) das Empresas Operadoras do STPP/RMR, bem como a frota para cumprimento da meta, ou seja, a frota meta de operação (FMO) mais a frota meta reserva (FMR) fixada com base no seu percentual. A frota meta reserva é obtida por meio da multiplicação do percentual de frota reserva regulamentada pela Portaria 215/2001. O valor final da frota meta reserva segue o arredondamento matemático.

II. Passageiro Equivalente - Peq: Total de Passageiros Transportados deduzidas as gratuidades e os abatimentos na proporção dos seus descontos, calculados através da equação:

$$Peq = PT - PG - 0,50 PE$$

Onde:

PT = Total de passageiros transportados;

PG = Total de passageiros gratuitos;

PE = Total de passageiros estudantes.

III. **Passageiro Equivalente Meta - PeqM** : Passageiro Equivalente previsto como meta para cada uma das linhas do STPP/RMR aceita pela EMTU/Recife, com base numa demanda equivalente de referência pré-fixada pela EMTU/Recife. Caso esse PeqM seja maior que o Passageiro Equivalente de Referência fixado pela EMTU/Recife, então não se aplicará para o cálculo da Bonificação da Empresa Operadora, a regra limitadora contida no Parágrafo Segundo do art. 12.

IV. **Passageiro Equivalente Efetivo - PeqEf**: Passageiro Equivalente efetivamente transportado pela empresa operadora, para cada linha do STPP/RMR, obtido através do Sistema Automático de Bilhetagem Eletrônica - SABE, considerando-se as suas gratuidades e os seus abatimentos.

Parágrafo Segundo - Caso o Passageiro Equivalente Efetivo - PeqEf, não supere o passageiro equivalente meta, então, a proporção (PeqEf/PeqM) está limitada inferiormente à proporção (KmM/KmR). Caso a demanda equivalente efetiva não supere a demanda equivalente meta, esta demanda equivalente meta será corrigida na mesma proporção observada na relação (KmM/KmR).

V. **Tarifa - T**: preço fixado pelo CMTU e calculado através do produto do custo por quilômetro pela quilometragem da linha ou conjunto de linhas, dividido pelo número de passageiro equivalente da linha ou do conjunto de linhas a ser transportado.

VI. **Tarifa Meta -- TM**: tarifa calculada para cada Empresa Operadora, considerando-se as metas acordadas entre as Empresas Operadoras e a EMTU/Recife, determinada de acordo com a seguinte fórmula:

$$TM = \frac{CKm \times KmR}{PeqM}$$

VII. **Tarifa Efetiva - TEf**: tarifa calculada considerando-se as metas acordadas e os parâmetros efetivamente ocorridos e medidos na apuração do SABE. O seu valor é calculado segundo a seguinte equação:

$$TEf = \frac{CKm \times KmM}{PeqEf}$$

VIII. **Quilometragem Efetiva por Linha - KmEfL**: É o produto do número de viagens efetivamente realizados e apurados no SABE, pela respectiva extensão útil.

IX. **Quilometragem Efetiva - KmEf**: Variável representada pela soma das quilometragens efetivamente considerada para cada uma das linhas adicionada à quilometragem morta da linha, calculada pelo sistema

MEMEMEM
RU RU RU
MEMEMEM
RU RU RU
MEMEM
RU RU
MEMEM
RU RU
EMTU/Recife

SABE, sendo certo que a referida quilometragem efetiva de cada uma das linhas não pode ultrapassar a respectiva meta.

X. Quilometragem Morta por Linha - KmMoL: É o produto da frota meta operacional (FMO) fixada para cada linha dia pela respectiva extensão morta. A soma destes produtos para todas as linhas da Empresa Operadora está limitada superiormente ao percentual de cinco por cento da quilometragem meta da Empresa Operadora (KmM). A extensão morta é obtida pela menor distância entre o terminal da linha e a garagem da Empresa Operadora e vice-versa.

XI. Bonificação - B: É calculada com base na diferença entre a tarifa necessária para atender às metas acordadas (TM) e a tarifa efetivamente realizada na prestação do serviço (TEf), multiplicado pelo Passageiro Equivalente efetivamente transportado pela Empresa Operadora. Cada Empresa receberá uma bonificação em função da meta e da arrecadação, sendo o valor dessa bonificação determinado mediante a aplicação da equação abaixo, podendo ser negativa, nula ou positiva:

$$B = (TM - TEf) \times PeqEf$$

XII. Receita Líquida do Sistema - RLS: É a arrecadação total do sistema obtida pela soma da receita antecipada com a venda de passagens estudantis, vales-transporte e das integrações, acrescida das receitas oriundas de quaisquer aplicações financeiras, deduzindo-se dessa arrecadação o custo de gerenciamento denominado Remuneração por Serviços Técnicos - RST. Para obtenção da RLS de cada uma das Empresas Operadoras considerar-se-á que:

- a) a Receita Extra-Tarifária decorrente das senhas Metrô será atribuída às empresas, que efetivamente as arrecadaram.
- b) a Receita Líquida de cada uma das Empresas será corrigida em função dos passageiros que realizam embarcam pela porta de desembarque dos ônibus nas estações e terminais do SEI.

Parágrafo Terceiro - As empresas serão consideradas eficientes quando a tarifa efetiva for menor do que a tarifa meta, caso em que as suas bonificações terão valores positivos.

Parágrafo Quarto - A EMTU formalizará pesquisas, com objetivo de estimar os passageiros transportados que realizam deslocamentos através das integrações Metrô/Ônibus e embarquem pela porta de desembarque nas estações do Metro e terminais do SEI operado por mais de uma Empresa Operadora. O valor obtido propiciará o cálculo de uma nova tarifa para todo o sistema, cuja a diferença entre esta e a cobrada aos usuários, que multiplicada pelo passageiro estimado das integrações será distribuída somente para as empresas, que possuem linhas integradas. Essa distribuição é proporcional ao passageiro

estimado de cada empresa, obtido de forma individualizada pela pesquisa, sendo incorporado na Receita Líquida (RL) das empresas que participam da pesquisa. Quando a linha for compartilhada, o passageiro pesquisado será distribuído proporcionalmente ao serviço. A pesquisa deve ser realizada no prazo máximo de sessenta dias após a implantação da nova metodologia de remuneração e repetida a cada seis meses. É importante salientar, que os valores obtidos pela pesquisa devem acompanhar a tendência da demanda do Sistema.

XIII. Índice Médio de Participação da Receita Necessária - IPMRN: Índice calculado em função de noventa e cinco por cento da receita líquida do sistema (95% da RLS) e da soma das bonificações auferidas por cada Empresa Operadora. Caso o IPMRN seja maior ou igual a 0,95, então, adotar-se-á para o cálculo da RNE1 o valor correspondente a 90% do IPMRN inicialmente calculado; porém, limitado inferiormente a 0,90.

Parágrafo Quinto – Esse índice relaciona o desempenho da arrecadação 'versus' o desempenho operacional e representa um sinalizador de um possível desequilíbrio do Sistema. Quando o mesmo exceder a 0.94 (zero virgula noventa e quatro) em quatro quinzenas sucessivas ou seis quinzenas alternadas e, caso não se disponha de mecanismos redutores das metas de serviços a serem ofertadas, bem como de nenhuma forma de subsídios direto ou indireto para compensar a receita necessária do sistema, deverá ser elaborado pela Comissão de Acompanhamento e Controle da CCT, prevista no Art. 29 desta Portaria um estudo para realinhamento tarifário visando a busca do equilíbrio das metas operacionais com a arrecadação – demanda com oferta. O CMTU será convocado para apreciação e aprovação do referido estudo. Índice Médio de Participação da Receita Necessária será calculado mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$\text{IPMRN} = \frac{\{0.95 \times (\text{RLS}) - \Sigma (\text{B})\}}{\text{RLS}}$$

onde, o termo $\Sigma(\text{B})$ representa a soma de todas as bonificações calculadas, descritas no item XI.

XIV. Receita Necessária Eficiência 1 – RNE1: É calculada para cada Empresa Operadora em função do Índice Médio de Participação - IPMRN e da bonificação da Empresa Operadora de acordo com a aplicação da equação abaixo:

$$\text{RNE1} = \text{IPMRN} \times \frac{\text{CKm} \times \text{KmM} \times \text{PeqM}}{\text{PeqEf}} + \text{B} - \text{CKm} \times (\text{KmM} - \text{KmEf})$$

onde:

Geo

IPMRN – Índice de Participação calculado de acordo com item XIII;

CKm – Custo por Quilômetro Individualizado para cada uma das Empresas Operadoras em conformidade com as suas planilhas de custos e fatores de consumo vigentes utilizados no reajuste tarifário de novembro de 2004.

KmM – Quilometragem Meta;

PeqM – Passageiro Equivalente Meta;

PeqEf – Passageiro Equivalente Efetivo;

KmEf – Quilometragem Efetiva. Caso o seu valor exceda a KmM, então, para diferença (KmM – KmEf) adotar-se-á o valor positivo.

Parágrafo Sexto - Em caso do total RNE1 – soma da Receita Necessária Eficiência de todas as Empresas Operadoras não ultrapassar aos noventa e cinco por cento (95%) da receita líquida (RLS), então, faz-se necessário calcular uma Diferença Positiva (DP) expressa pela equação:

$$DP = 0,95 \times RLS - \Sigma RNE1,$$

onde $\Sigma RNE1$ representa o somatório da Receita Necessária de Eficiência de cada Empresa Operadora. Essa Diferença Positiva será distribuída somente para as empresas cujo Percentual de Partida (PP) estiver acima de 95%. Para as empresas cujo PP é menor ou igual a 95%, atribui-se ao mesmo o valor correspondente a 95%. A expressão definida do Percentual de Partida é:

$$PP = ((IPMRN \times RLE + B) / RLE) \times 100$$

XV. Receita Necessária Corrigida 1 – RNEC1: Calculada para cada Empresa Operadora conforme a equação descrita a seguir:

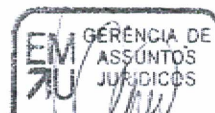
$$RNEC1 = RNE1 + (AC / \Sigma AC) \times DP$$

onde:

$$AC = ((PP - 0,95) / \Sigma (PP - 0,95)) \times RNE1$$

Parágrafo Sétimo – O acréscimo de valor que consta no cálculo da RNEC1 de cada Empresa Operadora não deve exceder ao valor da sua bonificação.

XVI. Rateio 1– Rat 1: Corresponde ao primeiro rateio que será calculado com base nos cinquenta por cento do que excederem os noventa e cinco por cento da RLS e computado proporcionalmente para



EM EM EM EM
7U 7U 7U 7U
EM EM EM
7U 7U 7U
EM EM
7U 7U
EM
7U

cada Empresa Operadora em função do crescimento percentual da bonificação em relação a RNE1. Participam do rateio somente as empresas com bonificação positiva. O valor desse rateio está limitado superiormente a bonificação da Empresa Operadora, sendo definido mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$\text{Rat 1} = \frac{(B/RNEC1)}{\Sigma B/RNCE1} \times 0.50 \times (RLS - \Sigma RNEC1)$$

onde:

B/RNE1: Percentual da bonificação da Empresa em relação à sua Receita Necessária de Eficiência;

(RLS - Σ RNEC1): É considerado somente para valor positivo e obtido pela diferença entre Receita Líquida do Sistema e o somatório da Receita Necessária de Eficiência Corrigida de cada Empresa Operadora.

XVII. Receita Necessária Eficiência 2 - RNE2: É a receita de cada Empresa Operadora proveniente da soma da Receita Necessária (RNEC1) com o Rat1.

$$RNE2 = RNEC1 + Rat1$$

XVIII. Rateio2- Rat2: Corresponde ao segundo rateio que será calculado proporcionalmente com base na RN2 de cada Empresa Operadora, após a efetivação do primeiro rateio. O Rat2 é calculado mediante aplicação da fórmula abaixo:

$$\text{Rat2} = \frac{(RNE2)}{\Sigma(RNE2)} \times (RLS - \Sigma RNE2)$$

onde:

(RNE2 / Σ (RNE2): Percentual de participação da RNE2 de cada Empresa em relação ao total do sistema;

(RLS - Σ RNE2): Disponibilidade de recursos do sistema para rateio final.

XIX. Remuneração Final - RF: É a soma da RNE2 com o segundo rateio (Rat2).

$$RF = RNE2 + Rat2$$

XX. Participação da Receita Final da Empresa no Total da Receita Líquida da Empresa - PRFE: Percentual de participação da Receita Final de cada Empresa Operadora em relação à sua Receita Líquida (RLE). Este percentual terá valor mínimo igual a noventa e cinco por

cento e máximo de cento e dez por cento, sendo calculado conforme a expressão abaixo:

$$PRFE = \frac{RF}{RLE} \times 100$$

onde:

RLE: Receita Líquida da Empresa utilizada no cálculo da RLS.

Parágrafo Oitavo - O que exceder de cento e dez por cento será transferido proporcionalmente para as RFs das Empresas Operadoras que não conseguiram atingir o percentual mínimo. Caso persista alguma empresa com o percentual abaixo do mínimo, então, distribui-se o montante necessário para atender essas empresas, retirado proporcionalmente das empresas, com o percentual entre 105% e 110%. Persistindo ainda tal situação, ou seja, empresas com RFs abaixo de 95%, então, distribuem-se os recursos necessários, de forma proporcional, retirados das empresas com RFs acima de 100%. Caso o excedente dos 110% calculados anteriormente atenda ao limite mínimo dos 95%, e, existindo saldo disponível, esse deve ser distribuído proporcionalmente as RFs das empresas com o PRFE acima do mínimo e abaixo do máximo.

Art. 13. O custo por quilômetro individualizado no último cálculo tarifário para cada empresa operadora do STPP/RMR, que será calculado de acordo com os seguintes conceitos, condições, equações matemáticas e respectivas notas explicativas complementares:

I. Custo Presumido - CP: Soma dos custos referentes aos impostos e taxas não provenientes do consumo dos fatores de produção – apropriados na prestação de serviço. O mesmo será calculado em função das metas acordadas e posteriormente corrigido após apuração e medição do serviço efetivamente realizado. A unidade de CP é R\$/ano e sua forma de cálculo para computação é feita por meio da equação abaixo:

$$CP = \{0,05 \times \text{PeqM-ISS} \times T_1 + (0,0065 + 0,03 + 0,0038) \times \text{PeqM} \times T_2\} \times 24$$

onde:

PeqM-ISS : passageiro equivalente para todas as linhas sujeitas ao Imposto Sobre Serviços - ISS, que contempla a meta de passageiros no período de apuração;

PeqM: Passageiro equivalente fixado para a meta; devidamente acordado com a EMTU/Recife no período de apuração. O número 24 refere-se ao número de apurações quinzenais;

06

T₁ e T₂ : tarifas fixadas para cada uma das linhas que pagam o tributo ou taxa.

II. Percurso Médio Anual - PMA: Parâmetro calculado pelo quociente onde o numerador representa a KmM do período de apuração expandida para o ano e o denominador, a frota meta operacional (FMO), para o mesmo período.

$$PMA = KmM-Ano / (FMO)$$

onde:

FMO: Frota Meta Operacional definida como a frota necessária para cumprir os serviços negociados como meta entre a EMTU/Recife e a Empresa Operadora.

Quilometragem Meta por Ano - KmM - Ano: Representa a KmM do período de apuração expandida para o ano em curso. Esta expansão será obtida multiplicando-se o KmM do período de apuração por 24, valor que corresponde ao número de quinzenas consideradas na expansão.

III. Custo por Quilômetro da Empresa - CKm : Custo por quilômetro individualizado por empresa e calculado mediante aplicação da fórmula a seguir:

$$CKm = CV + \frac{(CF + CC)}{PMA} + \frac{(CP + (CSABE + CSRC)) \times 12}{KmM-Ano}$$

onde:

Custos Variáveis - CV: Soma dos custos referentes a combustível, lubrificantes, rodagens e peças/acessórios definidos na PCO de cada Empresa Operadora. A unidade de CV é R\$/Km (real por quilômetro).

Custos Fixos - CF: Soma dos custos para cada Empresa Operadora que deve ser calculado de acordo com os parâmetros estabelecidos na PCO. Os CFs são representados pela mão-de-obra de operação, manutenção e administrativos, bem como, as despesas diversas incluindo fardamento. A unidade é R\$/Veic.xAno.

Custo Sabe - CSABE: Produto do preço unitário mês do Contro-cit, pela frota meta operacional (FMO) adicionada à frota meta reserva (FMR). Os valores das frotas referem-se ao período de apuração.

Custo Seguro Responsabilidade Civil - CSRC: Produto do preço unitário mensal do seguro, pela frota meta, isto é, operacional mais reserva. Os valores das frotas referem-se ao período de apuração.

[Assinatura]

Custo Capital - CC: Soma dos custos despendidos com ônibus, almoxarifados, instalações e equipamentos, sendo que nesse custo estão inclusos a depreciação e remuneração sobre o capital investido na Frota Meta Operacional (FMO) mais a Frota Meta Reserva (FMR). A sua unidade é R\$/Veic.xAno.

Art. 14. A atualização do CKm (Custo por Km) deve ser efetuada a cada período t, com base na variação dos preços dos veículos, óleo diesel e salários de motorista e cobrador. A correção dar-se-á segundo o critério distributivo, mediante a fórmula abaixo:

$$CKmt = CKm \times \left\{ \left[Ax \left(\frac{Ct}{C0} - 1 \right) + Bx \left(\frac{Vt}{V0} - 1 \right) + Cx \left(\frac{St}{S0} - 1 \right) \right] + 1 \right\}$$

onde:

Custo por Quilômetro no Mês "t" - CKmt : Custo por quilometro atualizado para o mês t.

Custo por Quilômetro - CKm: Custo por quilômetro referente à data da implantação da nova sistemática de remuneração;

A: percentual de participação do custo variável no Ckm deduzida a parcela do CP/KmM-Ano;

B: percentual de participação do custo de capital por quilometro no Ckm deduzida a parcela do CP/KmM-Ano;

C: percentual de participação do custo fixo por quilometro no Ckm deduzida a parcela do CP/KmM-Ano. A soma dos percentuais A, B e C totaliza cem por cento;

C_t, V_t, S_t : representam os preços do combustível, do veículo representativo do sistema e do salário médio pessoal de operação (motorista e cobrador), respectivamente para o mês t, em conformidade com a Portaria nº 036/2005, de 24 de fevereiro de 2005;

C₀, V₀, S₀ : representam os preços do combustível, do veículo representativo do sistema e do salário médio do pessoal de operação (motorista e cobrador), respectivamente, no mês de implantação da nova metodologia de remuneração, em conformidade com a Portaria nº 036/2005, de 24 de fevereiro de 2005.

Parágrafo Único - A EMTU/ Recife determinará com base em pesquisas, o rendimento específico (Km / litro) de cada Empresa Operadora. Posteriormente, adotará a metodologia para o estabelecimento do rendimento específico do óleo diesel, para efeito de fixação desse parâmetro de consumo. O intervalo de variação considerado corresponde a mais ou menos 2,5% em torno do rendimento médio do sistema; fixado durante os seis primeiros meses

após a implantação da nova sistemática de remuneração em 2,7 Km /litro. As empresas cujo rendimento for inferior a limite inferior do intervalo de variação considerado assume, para efeito do cálculo do CKm , o valor inferior do intervalo. Caso contrário, ou seja, acima do limite superior assume o valor fixado para o limite superior do intervalo. O intervalo de variação será revisto a cada 12 meses.

Art. 15. O período de apuração a ser considerado para definição das metas e medição do serviço a ser apurado pelo SABE será iniciado nos dias primeiro e dezesseis de cada mês. As metas, tanto de quilometragem quanto de passageiros, não devem sofrer modificações dentro de cada período de apuração, excetuando-se os casos fortuitos, tais como greves, ações temporais graves (chuvas torrenciais provocando grandes inundações ou alagamentos) ou outros de mesma magnitude que afetam ou dificultam diretamente a operação do serviço.

Art. 16. Será considerado como Receita Antecipada por Linha – RAL o valor correspondente ao produto do preço da passagem da linha pela sua demanda, após a dedução de passes estudantis, gratuitos, vales-transporte e bilhetes de integração, acrescido da complementação, em espécie, do vale-transporte.

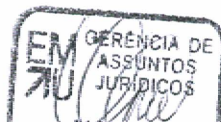
Art. 17. Será considerada como Receita Antecipada por Empresa – RAE, a soma das receitas antecipadas de todas as linhas da empresa e do STPP/RMR.

Art. 18. A base de cálculo para viagens, frotas, passageiros transportados, vales-transporte, passagens estudantis e integrações entre outras formas de pagamentos terá como referência os dados contidos no banco de dados do SABE.

Art. 19. Cabe a EMTU/Recife, utilizando elementos fundamentados numa base de informação histórica estabelecer uma referência para a demanda total e equivalente, vislumbrando sempre os fatores sazonais e a potencialidade de crescimento da área de atuação da empresa. A EMTU/Recife poderá incorporar por meio de pesquisas o percentual de passageiros não-transportados proveniente estritamente de evasão. Dessa forma, a linearidade da potencialidade de crescimento não será obedecida para todas as empresas quando da definição das referências das demandas – base para concordância das metas apresentadas pelas Empresas Operadoras.

Art. 20. O percentual de evasão que trata o artigo anterior, quando superior a média do sistema inferida através de pesquisa, será incorporado à demanda de referência, por meio de um multiplicador representado pelo valor de 0,80. Essa incorporação pode ser feita no ato da implantação da nova sistemática, caso a EMTU/Recife disponha de pesquisa aferidoras desses percentuais de evasão. Não dispondo dos percentuais, cabe ao Órgão Gestor realizar pesquisas sobre evasão de

Handwritten signature



passageiros sessenta dias após a implantação da nova sistemática de remuneração.

Art. 21. - Na nova sistemática de remuneração das Empresas Operadoras, por meio da CCT, objeto dessa Portaria, tornar-se-á como referência, para a demanda, os passageiros transportados mês a mês no ano anterior, podendo ser ajustado em conforme com os percentuais calculados na forma dos artigos 19 e 20 desta Portaria.

Art. 22. Para apuração do número de viagens e frotas efetivamente realizadas pelas Empresas Operadoras serão utilizadas as informações do SABE, após consistência, e uma vez verificados os erros relacionados nos incisos I e II deste artigo, os mesmos serão considerados para efeito de apuração da quilometragem efetiva:

I - erros que invalidam a viagem:

- a) valor da catraca inicial maior que a catraca final, ressalvando-se os casos em que ocorre a virada da catraca, com valores próximos a 100.000;
- b) somatório de estudantes, gratuidades e vales-transporte maior que a diferença de catracas;
- c) hora final menor que a hora inicial, ressalvados casos de mudança de dia;
- d) tempo de viagem menor que 30 % (trinta por cento) do tempo médio calculado no SABE;
- e) data e hora da operação maior do que data da coleta;
- f) veículos que operarem sem Control-cit ou veículos que não se encontram devidamente cadastrado tanto no SINFORME como no SABE.

II - erros que invalidam a consideração do ônibus na frota: veículos que entram na operação após às nove horas em dias úteis e sábados, ou após às dez horas no domingo, de acordo com o calendário operacional da EMTU/Recife. Exceto nos casos que tenham sido programados e autorizados pela EMTU/Recife.

Art. 23. Ficam mantidas para os dados denominados complementares contidos na Portaria nº 247, de 31 de dezembro de 2002, reeditada em 26 de março de 2003, que dispõe sobre o Regulamento do SABE, as regras atualmente em vigor para apuração de viagens, frotas e passageiros, passes estudantis e vales-transporte.

Art. 24. Quaisquer resultados de medidas dos governos federal, estadual e municipal que visem desonerar o custo do transporte metropolitano serão repassados para o STPP/RMR, que prioritariamente os repassará para os usuários, por meio de medidas operacionais, visando um melhor atendimento aos usuários.

Art. 25. Para movimentação financeira da CCT será utilizada a conta gráfica existente.

Art. 26. Constituem receitas da conta gráfica da CCT em cada período de apuração:

- I. a receita antecipada de todas as Empresas Operadoras do STPP/RMR;
- II. os numerários representados pelo valor global de passagens estudantis e vales-transporte realizados pelas operadoras do STPP/RMR ;
- III. os numerários resultantes de aplicações financeiras;
- IV. o montante do numerário resultante de quaisquer vendas antecipadas de passagem em geral.
- V. outros recursos provenientes de fontes de financiamento externo ao sistema.

Art. 27. Constituem despesas da conta gráfica da CCT;

- I. remuneração pelo serviço produzido pelas empresas operadoras do STPP/RMR;
- II. a alíquota do CPMF que incide sobre o valor total das passagens estudantis adicionado ao valor total de vales-transporte e deduzida a parcela da RST.

Art. 28. A EMTU/Recife constituirá uma comissão mista com a participação de representantes das Empresas Operadoras, para acompanhamento e controle da CCT, composta por 04 (quatro) membros, sendo:

- 02 (dois) membros indicados pelas Empresas Operadoras do STPP/RMR;
 - 02 (dois) membros indicados pela EMTU/Recife;
 - Em caso de falta de consenso a decisão caberá ao Presidente da EMTU/Recife.
- I. As reuniões serão quinzenais convocadas pela GRC – Gerência de Remuneração e Custo 02 (dois) úteis antes do término do prazo descrito no artigo 29 desta Portaria;
 - II. As reuniões extraordinárias devem ser convocadas com 02 (dois) dias de antecedência ao prazo fixado no artigo 29 desta Portaria;
 - III. A comissão detém as seguintes competências:

- a) avaliação e aprovação dos resultados aferidos na quinzena anterior à reunião;
- b) avaliação e Aprovação da Remuneração Final de cada uma das Empresas Operadoras;
- c) avaliação das referências e metas de quilometragem e passageiros;
- d) avaliação e aprovação dos Ajustes de Serviços necessários para o alcance do equilíbrio operacional;
- e) avaliação da atualização da Planilha de Custos Operacionais de cada uma das Empresas Operadoras;
- f) avaliação e aprovação da criação e ampliação de novos serviços;
- g) avaliação e aprovação de mudanças dos critérios de apuração de serviços, por meio do SABE.
- h) elaboração de estudos para realinhamento tarifário a ser encaminhado ao CMTU.

Parágrafo Único - O quorum de instalação das reuniões da comissão, será de no mínimo 03 (três) membros.

Art. 29. A remuneração final de cada uma das Empresas Operadoras será calculada no prazo de, no máximo, 10 (dez) dias úteis após o último dia do período de apuração.

Art. 30. As Empresas Operadoras que não cumprirem os prazos estabelecidos nesta Portaria sofrerão as penalidades previstas no Regulamento dos Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana do Recife – RTPPP/RMR.

Art. 31. Estabelecer o prazo de três meses contado a partir da data de assinatura desta Portaria, para avaliação dos resultados e ajustes da sistemática de remuneração de que trata esta Portaria.

Art. 32. Estabelecer que ficam ratificadas e permanecem em vigor, as disposições contidas na Portaria nº 215, de 2001, de 01 de outubro de 2001:

Art. 33. Determinar que esta Portaria entre em vigor nesta data, revogadas as disposições em contrário, especialmente as contidas nas Portarias n.ºs 260/92, de 1º de setembro de 1992 e 201/02, de 15 de outubro de 2002.

Recife, 24 de fevereiro de 2005

Diretor Presidente

a) Evandro José Moreira de Avelar

