



# DIÁRIO OFICIAL

DO DISTRITO FEDERAL

BRASÍLIA, sexta-feira, 13 de junho de 1986

SUPLEMENTO

ANO X — Nº 110

## SECRETARIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS

### Atos do Secretário

**PORTARIA Nº 009, DE 13 DE JUNHO DE 1986**

**Aprova o Manual de Operações do Caixa Único  
do Sistema de Transporte Público Coletivo do  
Distrito Federal e dá outras providências.**

PORTARIA Nº 009 DE 13 DE Junho DE 1986

Aprova o Manual de Operações do Caixa Único do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dá outras providências.

O SECRETÁRIO DE SERVIÇOS PÚBLICOS, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 30, inciso V, do Regimento aprovado pelo Decreto nº 2.933, de 27 de junho de 1975, tendo em vista o disposto no artigo 21 do Decreto nº 9.268, de 13 de fevereiro de 1986, alterado pelos Decretos nºs 9.306, 9.331 e 9.422, respectivamente de 28 de fevereiro, 26 de março e 28 de abril de 1986, e

considerando a moção aprovada na reunião de 28 de maio de 1986 do Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, relativa à utilização do Índice de Regularidade no cálculo dos débitos ou créditos das empresas operadoras na operação do Caixa Único,

**R E S O L V E :**

1. Fica aprovado o Manual de Operação do Caixa Único do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, que a esta acompanha.

2. O primeiro período de medição do Caixa Único terá início no dia 13 de junho e término no dia 30 de junho de 1986.

3. Os períodos subsequentes iniciar-se-ão no dia 01 de julho de 1986, com duração e sequência determinadas conforme o disposto no Manual de Operação que com esta se aprova.

4. O Índice de Regularidade, de que trata o item 5.1 do capítulo V do Manual de Operação que com esta se aprova,

será considerado como constante e igual a 1 (hum) para aplicação nos cálculos referentes aos primeiros 90 (noventa) dias de operação do Caixa Único, voltando, ao fim desse prazo, a ser calculado na forma estabelecida no referido Manual.

5. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 13 de Junho de 1986

**JOSE ROBERTO ARRUDA**

# I N D I C E

	PÁG.
I - Documentos a serem preenchidos pelas empresas e respectivos prazos de entrega.....	09
II - - Frequência do processamento dos dados, emissão dos relatórios e das Notas de Débito/Crédito...	18
III - Metodologia e planilhas para cálculo dos <u>cus</u> tos unitários.....	17
IV - Critérios para determinação das quantidades de serviços admitidas para remuneração.....	29
V - Critérios para determinação dos coeficientes de ajuste dos custos totais a remunerar.....	35
VI - Metodologia e fórmulas para cálculo dos custos, das receitas e dos saldos.....	39
VII - Aplicação financeira dos saldos disponíveis no Caixa Único.....	47
VIII - Definição de terminologia adotada.....	51

**I - DOCUMENTOS A SEREM PREENCHIDOS PELAS EMPRESAS  
E RESPECTIVOS PRAZOS DE ENTREGA**

I - DOCUMENTOS A SEREM PREENCHIDOS PELAS EMPRESAS E RESPECTIVOS  
PRAZOS DE ENTREGA

ITEM	DOCUMENTO	PRAZO DE ENTREGA
01	BCO - Boletim de Controle Operacional	Diariamente
02	BTC - Boletim de Transporte Coletivo	Diariamente
03	CBO - Controle de Bombas	Diariamente

OBS: O horário e os procedimentos de entrega dos documentos  
serão definidos pelo DTU.

II - FREQUÊNCIA DO PROCESSAMENTO DOS DADOS, EMISSÃO  
DOS RELATÓRIOS E DAS NOTAS DE DÉBITO/CRÉDITO

II - FREQUÊNCIA DO PROCESSAMENTO DOS DADOS, EMISSÃO DOS RELATÓRIOS  
E DAS NOTAS DE DÉBITO/CRÉDITO

ITEM	DOCUMENTO	FREQUÊNCIA DE PROCES- SAMENTO / EMISSÃO
01	BCO - Boletim de Controle Operacional	Diariamente
02	BTC - Boletim de Transportes Coletivos	Diariamente
03	CBO - Controle de Bombas	Diariamente
04	LHRE- Histórico da Rentabilidade das Empresas	Mensalmente
05	LRL - Rentabilidade das Linhas	Quinzenalmente
06	LRLR- Receita das Linhas Regulares	Quinzenalmente
07	Notas de Débito/Crédito	Quinzenalmente

**Definição dos períodos de medição**

Os períodos quinzenais considerados para fins de medição serão os seguintes:

- 1º período: do 1º ao 15º dia do mês, inclusive;
- 2º período: do 16º ao último dia do mês, inclusive.

III - METODOLOGIA E PLANILHAS PARA  
CÁLCULO DOS CUSTOS UNITÁRIOS

### III - METODOLOGIA E PLANILHAS PARA O CÁLCULO DOS CUSTOS UNITÁRIOS

Serão utilizadas três planilhas diferentes. para o cálculo dos custos unitários das empresas operadoras.

A planilha Tipo A, mostrada no Quadro III.1, será utilizada para as empresas cuja produção quilométrica em linhas longas seja inferior a 70% (setenta por cento) da produção quilométrica total.

A planilha Tipo B, mostrada no Quadro III.2, será utilizada para as empresas cuja produção quilométrica em linhas longas seja igual ou superior a 70% (setenta por cento) da produção quilométrica total.

A planilha Tipo C, mostrada no Quadro III.3, será utilizada para as empresas cuja produção quilométrica total seja realizada em linhas curtas.

A aferição desses percentuais deverá ser efetuada sobre os valores médios mensais computados para o período compreendido entre o último reajuste e o estudo a realizar.

Os conceitos de linhas longas e curtas utilizados neste manual são os seguintes:

- a) linhas curtas: as circulares das cidades satélites e as linhas operadas no Plano Piloto e áreas imediatamente adjacentes;
- b) linhas longas: as linhas de ligação entre duas ou mais cidades satélites e entre estas e o Plano Piloto.

Caberá ao Departamento de Transportes Urbanos - DTU efetuar, periodicamente, levantamento de preços de insumos com vistas ao acompanhamento dos custos unitários, bem como realizar pesquisas operacionais objetivando aperfeiçoar os coeficientes técnicos utilizados.

Para fins de repasse do custo de que trata o art. 7º, § 1º, do Decreto nº 9.268, de 13 de fevereiro de 1986, será considerado o reflexo médio ponderado sobre o sistema como um todo, calculado com base na quilometragem produzida de cada operadora.

Quadro III. I - PLANILHA SIMPLIFICADA DE CÁLCULO TARIFÁRIO  
TIPO A

EMPRESA

Frota

PMA =

COMPONENTE	Fator/km	Cz\$ Custo Unitário	Custo/km Cz\$
1. Óleo Diesel	0,35930		
2. Lubrificantes			
2.1 Óleo de Caixa	0,000430		
2.2 Óleo de Transmissão	0,000430		
2.3 Óleo de Freio	0,000110		
2.4 Óleo de Carter	0,006000		
2.5 Graxa	0,000300		
3. Rodagem			
3.1 Pneu Novo	0,000070		
3.2 Câmara	0,000100		
3.3 Recapagem	0,000300		
4. Peças e Acessórios	<u>0,0083 x 12</u>		
	PMA		
5. Depreciação	(1)		
6. Remuneração	(2)		
6.1 Veículo			
6.2 Almojarifado			
6.3 Instalações			
7. Despesas Adminis_ trativas			
7. IPVA	(3)		
7.2 Seguro	1/PMA		
7.3 Pessoal Adminis_ trativo	(4)		
7.4 Outras Despesas	<u>0,0017 x 12</u>		
	PMA		
8. Pessoal de Operação			
8.1 Motorista	1,9397/ PMA		
8.2 Cobrador	1,6710/ PMA		

continuação...

COMPONENTE	FATOR/km	Cz\$ CUSTO UNITÁRIO	CUSTO/km Cz\$
8.3 Fiscal	0,0738/PMA		
8.4 Despachante	0,1097/PMA		
8.5 Manutenção	0,6700/PMA		
8.6 Encargos Sociais	0,5132.		

CUSTO TOTAL (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8) = Cz\$

- (1) Demonstrativo de cálculo no Quadro III.4
- (2) Demonstrativo de cálculo no Quadro III.5
- (3) Valor calculado através da fórmula

$$\frac{\sum_{i=1}^n IPVA_i \times K_i}{PMA \times \sum_{i=1}^n K_i}$$

$$PMA \times \sum_{i=1}^n K_i$$

onde:

$IPVA_i$  = valor do IPVA para os veículos de idade  $i$

$K_i$  = número de veículos de idade  $i$

PMA = percurso médio anual

Nota: É considerada, para o cálculo da idade do veículo, a idade do chassi.

- (4) Valor fornecido pela empresa/PMA (até o limite de 10% do valor do item 8).

QUADRO III.2 - PLANILHA SIMPLIFICADA DE CÁLCULO TARIFÁRIO  
- TIPO B

EMPRESA:

FROTA TOTAL =

PMA

COMPONENTE	FATOR/km	Cz\$ CUSTO UNITÁRIO	CUSTO/km Cz\$
1. Óleo Diesel	0,35300		
2. Lubrificantes			
2.1 Óleo de Caixa	0,000430		
2.2 Óleo de Transmissão	0,000430		
2.3 Óleo de Freio	0,000110		
2.4 Óleo de Carter	0,006000		
2.5 Graxa	0,000300		
3. Rodagem			
3.1 Pneu Novo	0,000070		
3.2 Câmara	0,000100		
3.3 Recapagem	0,000300		
4. Peças e Acessórios	<u>0,0083 x 12</u>		
	PMA		
5. Depreciação	(1)		
6. Remuneração	(2)		
6.1 Veículo			
6.2 Almoxarifado			
6.3 Instalações			
7. Despesas Adminis_ trativas			
7.1 IPVA	(3)		
7.2 Seguro	1/PMA		
7.3 Pessoal Adminis_ trativo	(4)		
7.4 Outras Despesas	<u>0,0017 x 12</u>		
	PMA		
8. Pessoal de Operação			
8.1 Motorista	1,666/PMA		
8.2 Cobrador	1,6710/PMA		

continuação...

COMPONENTE	FATOR/km	Cz\$	CUSTO/km
		CUSTO UNITÁRIO	Cz\$
8.3 Fiscal	0,0738/PMA		
8.4 Despachante	0,1097/PMA		
8.5 Manutenção	0,6700/PMA		
8.6 Encargos Sociais	0,5132		

CUSTO TOTAL (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8) = Cz\$

- (1) Demonstrativo de cálculo no Quadro III.4
- (2) Demonstrativo de cálculo no Quadro III.5
- (3) Valor calculado através da fórmula

$$\frac{\sum_{i=1}^n IPVA_i \times K_i}{PMA \times \sum_{i=1}^n K_i}$$

onde:

$IPVA_i$  = valor do IPVA para os veículos de idade  $i$

$K_i$  = número de veículos de idade  $i$

$PMA$  = percurso médio anual

Nota: É considerada, para o cálculo da idade do veículo, a idade do chassi.

- (4) Valor fornecido pela empresa/PMA (até o limite de 10% do valor do item 8).

QUADRO III.3 - PLANILHA SIMPLIFICADA DE CÁLCULO TARIFÁRIO  
TIPO C

EMPRESA:

FROTA

PMA =

COMPONENTE	Fator/km	Cz\$	CUSTO/km
		Custo Unitário	Cz\$
1. Óleo Diesel	0,3840		
2. Lubrificantes			
2.1 Óleo de Caixa	0,000430		
2.2 Óleo de Transmissão	0,000430		
2.3 Óleo de Freio	0,000110		
2.4 Óleo de Carter	0,006000		
2.5 Graxa	0,000300		
3. Rodagem			
3.1 Pneu Novo	0,000070		
3.2 Câmara	0,000100		
3.3 Recapagem	0,000300		
4. Peças e Acessórios	<u>0,0083 x 12</u> PMA		
5. Depreciação	(1)		
6. Remuneração	(2)		
6.1 Veículo			
6.2 Almoçarifado			
6.3 Instalações			
7. Despesas Adminis_ trativas			
7.1 IPVA	(3)		
7.2 Seguro	1/PMA		
7.3 Pessoal Adminis_ trativo	(4)		
7.4 Outras Despesas	<u>0,0017 x 12</u> PMA		
8. Pessoal de Operação			
8.1 Motorista	2,1100/PMA		
8.2 Cobrador	2,1100/PMA		

continuação....

COMPONENTE	FATOR/km	Cz\$ CUSTO UNITARIO	CUSTO/km Cz\$
8.3 Fiscal	0,0738/PMA		
8.4 Despachante	0,1097/PMA		
8.5 Manutenção	0,6700/PMA		
8.6 Encargos Sociais	0,5132		

CUSTO TOTAL ( 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8 ) = Cz\$

- (1) Demonstrativo de cálculo no Quadro III.4
- (2) Demonstrativo de cálculo no Quadro III.5
- (3) Valor claculado através da fórmula

$$\frac{\sum_{i=1}^n IPVA_i \times K_i}{PMA \times \sum_{i=1}^n K_i}$$

$$PMA \times \sum_{i=1}^n K_i$$

onde:

$IPVA_i$  = valor do IPVA para os veículos de idade  $i$

$K_i$  = número de veículos de idade  $i$

PMA = percurso médio anual

Nota: É considerada, para o cálculo da idade do veículo, a idade do chassi.

- (4) Valor fornecido pela empresa/PMA (até o limite de 10% do valo do item 8).

QUADRO III.4 - DEMONSTRATIVO DO CÁLCULO DA DEPRECIAÇÃO

COMPONENTE DE DEPRECIAÇÃO DO VEÍCULO =

$$\frac{(\text{Preço do Veículo Novo} - \text{Preço da Rodagem}) \times \text{coeficiente de depreciação}}{\text{Frota} \times \text{PMA}}$$

CÁLCULO DO ÍNDICE DE DEPRECIAÇÃO DA FROTA

: Coeficiente de depreciação anual da frota

- Veículo de 0 a 1 ano - Nº de veíc. x 0,2000 = (1)
- Veículo de 1 a 2 anos - Nº de veíc. x 0,1714 = (2)
- veículo de 2 a 3 anos - Nº de veíc. x 0,1429 = (3)
- Veículo de 3 a 4 anos - Nº de veíc. x 0,1143 = (4)
- Veículo de 4 a 5 anos - Nº de veíc. x 0,0857 = (5)
- Veículo de 5 a 6 anos - Nº de veíc. x 0,0571 = (6)
- Veículo de 6 a 7 anos - Nº de veíc. x 0,0286 = (7)
- Veículo com mais de 7 anos - Nº de veíc. x ZERO

---

T O T A L - (1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)+(7)

---

OBS: É considerada, para o cálculo da idade do veículo, a idade do chassi.

QUADRO III.5 - DEMONSTRATIVO DO CÁLCULO DA REMUNERAÇÃO

COMPONENTE DE REMUNERAÇÃO DO VEÍCULO

$$= \frac{(\text{Preço do Veículo Novo} - \text{Preço da Rodagem}) \times \text{coeficiente de remuneração da Frota} \times 12}{\text{Frota} \times \text{PMA}}$$

CÁLCULO DO ÍNDICE DE REMUNERAÇÃO DA FROTA

. Remuneração de capital relativa a veículo (chassi + carroceria)

- Veículos de 0 a 1 ano - Nº de veic. x 0,0100 = (1)
- Veículos de 1 a 2 anos- Nº de veic. x 0,0080 = (2)
- Veículos de 2 a 3 anos- Nº de veic. x 0,0063 = (3)
- Veículos de 3 a 4 anos- Nº de veic. x 0,0049 = (4)
- Veículos de 4 a 5 anos- Nº de veic. x 0,0037 = (5)
- Veículos de 5 a 6 anos- Nº de veic. x 0,0029 = (6)
- Veículos de 6 a 7 anos- Nº de veic. x 0,0023 = (7)
- Veículos com mais de 7 anos- Nº de veic. x 0,0020 = (8)

---

$$\text{TOTAL } (1) + 2 + (3) + 4 + (5) + 6 + (7) + 8$$

---

COMPONENTE DE REMUNERAÇÃO DO ALMOXARIFADO

$$= \frac{\text{Preço do Veículo Novo} \times 0,0003 \times 12}{\text{PMA}}$$

COMPONENTE DE REMUNERAÇÃO DAS INSTALAÇÕES

$$= \frac{\text{Preço do Veículo Novo} \times 0,0004 \times 12}{\text{PMA}}$$

OBS: É considerada, para o cálculo da idade do veículo, a idade do chassi.

IV - CRITÉRIOS PARA DETERMINAÇÃO DAS QUANTIDADES DE SERVIÇOS ADMITIDAS PARA REMUNERAÇÃO

IV - CRITÉRIOS PARA DETERMINAÇÃO DAS QUANTIDADES DE SERVIÇOS ADMITIDAS PARA REMUNERAÇÃO

4.1 - Cálculo da Produção Quilométrica Diária Admitida ( $PQ_A$ ) por Serviço.

$$PQR_K = EXT_K \times NV_K \times CA_K$$

$$PQA_K = PQR_K - NV_{EXTRAS}_K \times EXT_K$$

$$PQE_K = PQA_K + NV_{FUROS}_K \times EXT_K$$

onde:  $PQA_K$  = Produção Quilométrica Admitida do Serviço K

$PQR_K$  = Produção Quilométrica Realizada do Serviço K

$PQE_K$  = Produção Quilométrica Especificada do Serviço K

$NV_K$  = Número de Viagens do Serviço K

$NV_{EXTRAS}_K$  = Número de Viagens Realizadas fora da Programação no Serviço K

$NV_{FUROS}_K$  = Número de Viagens Programadas não Realizadas no Serviço K

$EXT_K$  = Extensão da Linha do Serviço K

$CA_K$  = Coeficiente de Ajuste da Qui-  
lometragem Improdutiva.

#### 4.2 - Critérios para Compilação de Dados em situa- ções Extraordinárias.

- a - Discrepância no número da linha: quando o BTC e o BCO referentes a determinada operação, havendo coincidência dos demais dados, apresentarem discrepância com relação ao número da linha, deverá ser considerado como válido o número inscrito no BCO.
- b - Falta do BCO: quando não houver BCO, em razão de não entrega ou devolução por entrega fora do prazo, deverá ser adotado o número de passageiros declarado no BTC correspondente.
- c - Falta do BTC: quando não houver BTC, em razão de não entrega ou devolução por entrega fora do prazo, deverá ser adotado o número de passageiros declarado no BCO correspondente, considerando-se, para o cálculo da receita, que todos esses passageiros pagaram passagem integral.
- d - Discrepância entre o BCO e o BTC: quando houver discrepância entre os números de passageiros declarados no BCO e no BTC de uma mesma operação, deverá ser adotado o maior valor. Nos casos em que o valor maior for aquele declarado no BCO, deverão-se computar as quantidades mostradas no BTC segundo a classificação, acrescidas da diferença constatada, considerada como de passagens integrais.

e - Falta do BTC e do BCO: quando, por qualquer razão, não houver BTC nem BCO relativo a determinada operação, o número de passageiros será considerado como igual à diferença entre as leituras de roleta realizadas ao final e ao início das operações imediatamente anterior e posterior, respectivamente, à operação não registrada. Para o cálculo da receita, aplica-se o maior valor de passagem integral vigente.

f - Serviços especiais: o DTU poderá, a qualquer tempo, incluir nos cálculos das quantidades de serviço para pagamento os dados referentes a serviços especiais ou extraordinários que não constem das especificações, nos seguintes casos:

- atendimento a eventos especiais;
- viagens extra ocasionadas por excesso de demanda em determinados momentos e de ocorrência aleatória,  
e
- viagens realizadas fora da tabela de serviço estabelecida, em função de operação irregular ocasionada por fatos imponderáveis que ocasionem desregulações do tráfego.

V - CRITÉRIOS PARA DETERMINAÇÃO DOS COEFICIENTES DE AJUSTE DOS CUSTOS TOTAIS A REMUNERAR

V - CRITÉRIOS PARA DETERMINAÇÃO DOS COEFICIENTES DE AJUSTE DOS CUSTOS TOTAIS A REMUNERAR

5.1. Índice de Regularidade

$$IR_K = \frac{\sum_{i=1}^n PQ_{AKi}}{\sum_{i=1}^n PQ_{EKi}}$$

onde:

$IR_K$  - Índice de Regularidade do Serviço K

$PQ_{AKi}$  - Produção Quilométrica Admitida do Serviço K no dia i

$PQ_{EKi}$  - Produção Quilométrica Especificada do Serviço K no dia i

n - Número de dias do período medido

**VI - METODOLOGIA E FÓRMULAS PARA CÁLCULO DOS CUSTOS,  
DAS RECEITAS E DOS SALDOS**

VI - METODOLOGIA E FÓRMULAS PARA CÁLCULO DOS CUSTOS DAS RECEITAS E DOS SALDOS

6.1 - Cálculo de Custos

a - Custo Total por serviço ( $CT_K$ ), considerando o desempenho operacional no cumprimento do quadro de horário ( $IR$ )

$$CT_K = CQ_J \times \sum_{i=1}^n PQ_{AK_i} \times IR_K$$

onde:  $CT_K$  - Custo Total Admitido do Serviço K

$CQ_J$  - Custo Total por Quilômetro da Empresa Operadora J

$PQ_{AK_i}$  - Produção Quilométrica Admitida do Serviço K no dia i

$IR_K$  - Índice de Regularidade para o Serviço K

n - Nº de dias do período

b - Custo Total por Empresa (CT<sub>J</sub>)

$$CT_J = \sum_{K=1}^n CT_K$$

onde : CT<sub>J</sub> = Custo Total Admitido da Empresa J

CT<sub>K</sub> = Custo Total Admitido do Serviço K

n = Nº de Serviços da Empresa J

c - Custo Total do Sistema (CT<sub>S</sub>)

$$CT_S = \sum_{J=1}^n CT_J$$

onde : CT<sub>S</sub> = Custo Total Admitido do Sistema

CT<sub>J</sub> = Custo Total Admitido da Empresa

n = Nº de Empresas do Sistema

## 6.2 - Cálculo de Receitas

a - Receita Total de uma Linha ( $RT_K$ )

$$RT_K = \sum_{l=1}^n PP_L \times PT_L$$

onde:

$RT_K$  - Receita Total da Linha K, proveniente da arrecadação de pas  
sagens

$PP_L$  - Preço de Passagem do tipo L

$PT_L$  - Nº de Passageiros pagantes da  
passagem do tipo L

n - Nº de tipos de passagens

b - Receita de uma Empresa ( $RT_J$ )

$$RT_J = \sum_{K=1}^n RT_K$$

onde:

$RT_J$  - Receita Total da Empresa J, pro  
veniente da arrecadação de pas  
sagens

$RT_K$  - Receita Total da Linha  $K$ , proveniente da arrecadação de passagens.

$n$  - Nº de Linhas da Empresa

c - Receita Total Obtida pelas Empresas

$$RT_S = \sum_{J=1}^n RT_J$$

onde:

$RT_S$  - Receita Total proveniente da arrecadação de passagens.

$RT_J$  - Receita da Empresa  $J$  proveniente da arrecadação de passagens.

$n$  - Número de Empresas do Sistema

d - Outras Receitas

O sistema poderá dispor ainda de receitas

adicionais, conforme previsto nas alíneas "b", "c", "d", "e" e "f" do inciso I do Art. 5º do Decreto nº 9.268, de 13 de fevereiro de 1986, que instituiu o Caixa Único, a qual denominaremos  $RT_A$ .

e - Receita Total de Compensação

$$RT_C = RT_P + RT_A + S_S$$

onde:  $RT_C$  = Receita Total de Compensação

$RT_P$  = Receita Total proveniente da arrecadação de passagens

$RT_A$  = Receita Adicional Total

$S_S$  = Saldo Final do Sistema referente ao período de medição imediatamente anterior

### 6.3 - Cálculo dos Saldos (Débitos/Créditos)

a - Saldos por Empresa

$$S_J = RT_J - CT_J$$

onde:  $S_J$  = Saldo final da Empresa J

$RT_J$  = Receita total da empresa J proveniente da arrecadação de passagens

$CT_J$  = Custo total admitido da empresa J

b - Saldo do Sistema

$$S_S = RT_C - CT_S$$

onde:  $S_S$  = Saldo Final do Sistema

$RT_C$  = Receita Total de Compensação

$CT_S$  = Custo Total Admitido do Sistema

VII - APLICAÇÃO FINANCEIRA DOS SALDOS DISPONÍVEIS  
NO CAIXA ÚNICO

VII - APLICAÇÃO FINANCEIRA DOS SALDOS DISPONÍVEIS NO CAIXA ÚNICO

A aplicação Financeira dos saldos disponíveis será feita de acordo com instruções específicas emanadas da Secretaria de Finanças e as normas que regulam os investimentos da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda-TCB.

As despesas necessárias à realização da operação de investimento poderão ser abatidas do resultado bruto, devendo o resultado líquido reverter à conta do Caixa Único.

VIII - DEFINIÇÃO DA TERMINOLOGIA ADOTADA

## VIII - DEFINIÇÃO DA TERMINOLOGIA ADOTADA

- Coeficiente de Ajuste da Quilometragem Improdutiva ( $CA_K$ ): É o coeficiente aplicado à produção quilométrica admitida para cobrir os deslocamentos da frota entre garagem e/ou terminais até o ponto de início efetivo da viagem.
- Custo Total por Quilômetro da Empresa J ( $CQ_J$ ): É o valor atribuído a uma unidade de produção (quilômetro rodado) que remunerar todos os custos incorridos pela empresa operadora J.
- Custo Total Admitido da Empresa J ( $CT_J$ ): É o valor aceito, para fins de acerto no Caixa Único, como remuneração devida à empresa operadora J, no período contabilizado.
- Custo Total Admitido do Serviço K ( $CT_K$ ): É o valor aceito, para fins de acerto no Caixa Único, como remuneração devida ao operador pela prestação do serviço K.
- Custo Total Admitido do Sistema ( $CT_S$ ): É o valor aceito, para fins de acerto no Caixa Único, como remuneração devida aos operadores pelo conjunto dos serviços prestados, no período contabilizado.
- Extensão da Linha K ( $EXT_K$ ): É a quilometragem percorrida para cumprir o itinerário estabelecido para uma Linha.
- Coeficiente de Utilização por Quilômetro (Fator/km): É a parcela de um insumo componente da planilha de custos necessária à produção de um quilômetro rodado.
- Índice de Regularidade do Serviço K ( $IR_K$ ): É a relação entre a quilometragem total admitida

realizada no serviço Kea quilometragem total que deveria ser rodada para o pleno atendimento das especificações desse serviço.

- Número de Viagens Diárias do Serviço K ( $NV_K$ ): É o número de vezes em que é percorrido, em um dia, o itinerário estabelecido para o serviço K. O número de viagens pode referir-se às quantidades realizadas ou especificada.
- Percurso Médio Anual (PMA): É a quilometragem média que um ônibus roda em um ano.
- Preço de Passagem do Tipo L ( $PP_L$ ): É o valor cobrado a um usuário pela utilização do serviço tipo L.
- Produção Quilométrica Diária Admitida do Serviço K ( $PQ_A$ ): É a quilometragem total efetivamente rodada da dentro das especificações do Serviço K em um dia de operação.
- Produção Quilométrica Diária Especificada do Serviço K ( $PQ_E$ ): É a quilometragem total que deverá ser rodada para pleno atendimento das especificações do serviço K.
- Produção Quilométrica Diária Realizada do Serviço K ( $PQ_R$ ): É a quilometragem total rodada em um dia de operação do serviço K.
- Número de Passageiros Pagantes da Passagem do Tipo L ( $PT_L$ ): É o número de utilizações dos serviços na condição L.
- Receita Adicional Total ( $RT_A$ ): É o valor efetivamente recebido pelo Caixa Único, durante um período de medição, proveniente das fontes mencionadas no Art. 5º, inciso I, alíneas "b" a "f", do Decreto nº 9.268, de 13 de fevereiro de 1986.

- Receita Total de Compensação ( $RT_C$ ): É o valor total disponível no Caixa Único para fins de acerto com as empresas operadoras.
- Receita Total da Empresa J Proveniente da Arrecadação de Passagens ( $RT_J$ ): É o valor do ingresso no Caixa Único arrecadado através da venda de passagens efetivada pela empresa J.
- Receita Total da Linha K Proveniente da Arrecadação de Passagens ( $RT_K$ ): É o valor do ingresso no Caixa Único arrecadado através da venda de passagens efetuada para utilização da Linha K.
- Receita Total Proveniente da Arrecadação de passagens ( $RT_P$ ): É o valor total do ingresso no Caixa Único arrecadado através da venda de passagens.
- Saldo Final da Empresa J ( $S_J$ ): É o valor a ser creditado ou debitado à empresa J para fins de acerto com o Caixa Único ao final de um período de medição.
- Saldo Final do Sistema ( $S_S$ ): É o valor do déficit ou superávit existente no Caixa Único após a realização de todos os acertos com as empresas operadoras, ao final de um período de medição.
- Frota Total (FT) É a frota necessária para operação dos serviços acrescida de 20% de frota reserva.

56

---

**PREÇO DESTA EXEMPLAR Cz\$5,00**

---