

ESTUDO DE CASO – APURAÇÃO DO RESULTADO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE TÁXI NO MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE¹

Luana Pereira dos Santos²

Cassiane Oliveira Velho³

RESUMO

O serviço de transporte de táxi incorre em uma série de custos. Existem aqueles que, para sua cobertura, exigem dispêndios diários de recursos, como é o caso do combustível. Outros exigem saída de caixa menos frequente, como, por exemplo, a manutenção mecânica e as taxas de vistoria. Esse trabalho objetiva apurar o resultado da prestação do serviço de transporte de táxi na cidade de Porto Alegre. Para tal, foi desenvolvido um modelo específico de apuração de custos e receitas. Neste modelo, foi empregado o método de custeio variável método este, empregado para fins de tomada de decisão gerencial, como a relação de custo-volume-lucro. A pesquisa é classificada quanto aos seus procedimentos como um estudo de caso, quanto aos seus objetivos como descritiva e possui abordagem qualitativa e quantitativa. Com dados referentes ao ano de 2014, foi obtida a margem de contribuição que apresentou uma média anual de R\$ 1,20 a cada quilômetro percorrido, o ponto de equilíbrio apontou uma média de R\$ 2.580,79 quilômetros e a margem de segurança calculada foi de 93,42%. A demonstração do resultado do exercício indicou um lucro líquido de R\$ 36.853,00 no ano. Esses resultados auxiliam na tomada de decisão, dando condições para a análise da relação entre o preço da prestação do serviço, os custos envolvidos no processo e a quilometragem que deve ser percorrida em determinado período.

Palavras-chave: Custeio Variável. Relação Custo-Volume-Lucro. Serviço de Transporte de Táxi.

PROPOSE A MODEL FOR COST AND REVENUE CALCULATION IN THE TAXI TRANSPORT

ABSTRACT

Taxi shuttle service incurs a lot of costs. There are those who, for covering daily require expenditure of resources such as fuel. Others require less frequent outlet box, for example, mechanical maintenance and inspection rates. This study aims to determine the result of the provision of taxi shuttle service in the city of Porto Alegre. To this end, it developed a specific model of calculation of costs and revenues. In this model, we used the variable costing method employed this method for the purpose of managerial decision-making, such as cost-volume-profit. The research is classified as to its procedures as a case study about their goals as descriptive and has qualitative and quantitative approach. With data for the year

¹ Trabalho de Conclusão de Curso apresentado, no segundo semestre de 2015, ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis.

² Graduanda do curso de Ciências Contábeis da UFRGS. (Luana.pereira@ufrgs.br).

³ Orientadora. Mestre em Engenharia de Produção pela UFRGS e Mestre em Ciências Contábeis pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). Professora do Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da UFRGS. (cassiane.velho@ufrgs.br).

2014, it obtained the contribution margin that showed an average of R \$ 1.20 for each kilometer traveled, the break-even pointed out an average of R \$ 2580.79 km and the calculated safety margins it was 93.42%. The income statement showed a net profit of R \$ 36,853.00 in the year. These results help in decision making, providing conditions for the analysis of the relationship between the price of service, the costs involved in the process and the mileage that must be traveled in a given period.

Keywords: Cost Variable. Cost-Volume-Profit. Taxi Transportation.

1 INTRODUÇÃO

Faz algum tempo que ter a licença de um táxi tem sido tratado como algo bastante lucrativo. Utilizar o serviço de um táxi, além de ser uma opção para quem não quer se estressar com o trânsito, em muitos casos pode ser até uma opção mais barata.

Em Porto Alegre, a frota total de táxi é de 3.922 carros, resultando numa média de 365 habitantes por carro. Existem aproximadamente 10.500 condutores de táxi cadastrados na Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), prestando esse tipo de serviço. Cada táxi percorre, em média, 5 mil quilômetros por mês (EPTC. 2015).

Todo veículo utilizado no Serviço Público de Transporte Individual por Táxi deverá encontrar-se licenciado no Município de Porto Alegre, mediante alvará de tráfego previamente expedido pela EPTC, e registrado em nome do permissionário no Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul (DETRAN-RS) ou, no caso de financiamento por entidade de crédito, em nome da financiadora (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2014).

Os taxistas em geral não têm controle de seus gastos, misturando os custos com os gastos pessoais, não sabendo quantos quilômetros foram rodados com o trabalho ou quantos foram rodados para outros fins. A Resolução CFC nº 750 (CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE – CFC, 1993) alterada pela Resolução CFC nº 1.282 (CFC, 2010) dispõe:

Art. 4º. O Princípio da ENTIDADE reconhece o Patrimônio como objeto da Contabilidade e afirma a autonomia patrimonial, a necessidade da diferenciação de um Patrimônio particular no universo dos patrimônios existentes, independentemente de pertencer a uma pessoa, um conjunto de pessoas, uma sociedade ou instituição de qualquer natureza ou finalidade, com ou sem fins lucrativos. Por consequência, nesta acepção, o Patrimônio não se confunde com aqueles dos seus sócios ou proprietários, no caso de sociedade ou instituição.

Como em qualquer negócio é muito importante que se tenha um planejamento financeiro. Para se ter um melhor gerenciamento dos gastos, o ideal é que se utilize um

método de custeio. Segundo Martins (2003, p. 24), “[...] custeio significa apropriação de Custos. Assim, existem Custeio por Absorção, Custeio Variável, etc.”.

Ao levar em consideração a importância de se gerenciar os custos e o baixo controle dos taxistas, pretende-se criar um modelo que apure os custos e as receitas de um proprietário de táxi, para que se possa auxiliar no planejamento e no controle das atividades desenvolvidas.

A fim de atender essas necessidades, surge o seguinte problema: **Qual o resultado da prestação do serviço de táxi no município de Porto Alegre?**

Este estudo tem como objetivo apurar o resultado da prestação do serviço de táxi na cidade Porto Alegre.

Profissionais autônomos, por não terem a obrigatoriedade de prestar contas, não costumam fazer uma contabilidade mais formal. Porém, é necessário que utilizem um sistema de custos para que tenham maior controle e possam se adaptar às condições exigidas pelo mercado. Essa falta de controle pode acarretar em uma análise errada dos resultados, pois o profissional não tem a real noção do que foi gasto com o trabalho e o que foi utilizado com gastos pessoais.

Partindo do princípio de que uma má gestão dos custos pode apresentar resultados desfavoráveis e até desastrosos a um trabalhador autônomo, um bom orçamento é imprescindível para o sucesso profissional, pois traz consigo vários fatores que elevam sua segurança e confiabilidade, sem deixar de observar as transformações do mercado.

A estrutura deste trabalho é composta por 5 seções, contando com esta introdução. A seção 2 apresenta o referencial teórico para a fundamentação do estudo. Na sequência, apresentam-se os procedimentos metodológicos adotados (seção 3). Na seção 4, é apresentado o estudo de caso, contendo os dados coletados, as análises e resultados apurados, e por fim, as considerações finais do estudo (seção 5).

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para embasamento do estudo de caso, a fundamentação teórica contempla conceitos importantes da contabilidade de custos, os principais métodos de custeio, a relação custo-volume-lucro e o serviço de transporte de táxi.

2.1 CONTABILIDADE DE CUSTOS

A contabilidade de custos é fundamental em qualquer ramo empresarial, pois ajuda no controle a na tomada de decisões. Leone (2010, p. 19) define contabilidade de custos como:

[...] o ramo da contabilidade que se destina a produzir informações para os diversos níveis gerenciais de uma entidade, como o auxílio às funções de determinação de desempenho, de planejamento e controle das operações e de tomada de decisões.

Seguem os principais conceitos de contabilidade de custos, de acordo com Martins (2003):

- a) **Gasto** - compra de bem ou serviço que resulte em sacrifício financeiro;
- b) **Desembolso** - pagamento resultante da aquisição de um bem ou serviço;
- c) **Investimento** - gasto ativado em função de sua vida útil ou de benefícios atribuíveis a futuro(s) período(s);
- d) **Custos** - gastos de serviço ou com um bem utilizado para a confecção de outros bens ou serviços;
- e) **Despesa** - bem ou serviço consumido direta ou indiretamente para a obtenção de receitas; e
- f) **Perda** - bem ou serviço consumido de forma anormal e involuntária.

A contabilidade de custos é uma atividade que se assemelha a um centro de informações, no qual os dados são recebidos, analisados e interpretados, se transformando em informações muito importantes para análise do negócio.

2.2 MÉTODOS DE CUSTEIO

Custeio significa apropriação de custos. Dos diversos métodos de custeio pode-se conceituar os principais: Custeio por Absorção e Custeio variável.

2.2.1 Custeio por absorção

Custeio por absorção consiste na apropriação de todos os custos para os serviços produzidos. Os serviços realizados absorvem todos os custos diretos e indiretos, fixos e variáveis. Segundo Martins (2003, p. 24)

Custeio por Absorção é o método derivado da aplicação dos princípios de contabilidade geralmente aceitos, nascido da situação histórica mencionada. Consistem na apropriação de todos os custos de produção aos bens elaborados, e só os de produção; todos os gastos relativos ao esforço de produção são distribuídos para todos os produtos ou serviços feitos.

Para Koliver (2000), o custeio por absorção se caracteriza pela apropriação de todos os custos do ciclo operacional interno aos portadores finais dos custos. Em outras palavras, resulta na apropriação de todos os custos das funções de fabricação, administração e vendas dos bens e serviços produzidos, sejam eles diretos ou indiretos.

Megliorini (2001, p. 3) define custeio por absorção:

É o método de custeio que consiste em atribuir aos produtos fabricados todos os custos de produção, quer de forma direta ou indireta (rateios). Assim, todos os custos sejam eles fixos ou variáveis, são absorvidos pelos produtos.

Para Leone (2010), as principais vantagens do custeio por absorção estão no fato de que os resultados são aceitos para a preparação de demonstrações contábeis e para obtenção de soluções a longo prazo, quando normalmente as informações do custeio por absorção são recomendadas. Como desvantagem, pode-se citar o fato de apresentar informações de difícil interpretação para auxílio na tomada de decisões. Segundo Megliorini (2001, p. 62),

A dificuldade que encontramos para alocar custos indiretos reside na definição da base de rateios a ser utilizada, pois é uma tarefa que envolve aspectos subjetivos e arbitrários. Se o critério adotado não for bem consistente, o resultado de custos ficará por certo deficiente para atender aos fins a que se propõe.

Hansen e Mowen (2003) e Garrison, Noreen e Brewer (2007) têm uma definição semelhante do custeio de absorção. Segundo os autores, o método atribui todos os custos de produção: matéria-prima, mão de obra direta e os custos indiretos de fabricação, tanto os fixos quanto os variáveis, para cada unidade do produto.

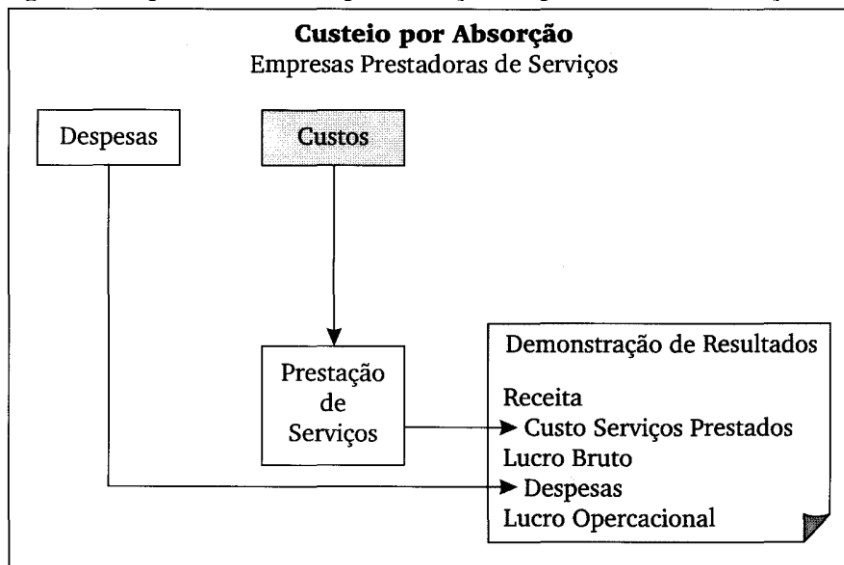
Na aplicação do custeio por absorção alguns passos serão seguidos para se chegar ao valor do custo unitário de produção, sendo eles:

- a) Separação dos gastos em custos e despesas;

- b) Separação dos custos em diretos e indiretos;
- c) Apropriação dos custos diretos aos produtos; e.
- d) Apropriação dos custos indiretos através de um rateio e alocação aos produtos.

Na figura 1, tem-se o esquema de custeio por absorção para empresas prestadoras de serviços.

Figura 1: Esquema de custeio por absorção em prestadoras de serviços



Fonte: Martins (2003, p.25)

O custeio por absorção não é um princípio contábil propriamente dito, mas uma metodologia decorrente deles, nascida com a contabilidade de custos. Devido aos problemas com a apropriação dos custos fixos aos produtos e serviços surgiu, então, o custeio variável.

2.2.2 Custeio variável

O método de custeio variável representa uma alternativa ao método de custeio convencional, o custeio por absorção - também conhecido como custeio direto. Este método consiste no princípio de dividir os custos em variáveis e fixos.

Para Horngren, Foster e Datar (2004, p. 21), em contraposição às críticas apresentadas ao método de custeio por Absorção, foi desenvolvido o método de custeio Variável. Este consiste em apropriar aos objetos de custeio somente seus custos variáveis, considerando todos os demais custos do período, evitando distorcer a análise gerencial de cada objeto de custeio analisado.

Segundo Crepaldi (2002, p. 149), “[...] os custos fixos, pelo fato de existirem mesmo que não haja produção, não são considerados como custo de produção e sim como despesas, sendo encerrados diretamente contra o resultado do período”. Para Leone (2010, p. 322), o critério do custeio variável fundamenta-se na ideia de que os custos e despesas, que devem ser inventariáveis (debitados aos produtos em processamento e acabados), serão apenas aqueles diretamente identificados com a atividade produtiva e que sejam variáveis em relação a uma medida (referência, base, volume) dessa atividade.

Em referência à atuação do custeio variável, observa-se que esse é mais utilizado para o uso gerencial, não podendo ser utilizado como método formal de apuração de custos por ferir os princípios de contabilidade. Além disso, não é aceito pela autoridade fiscal. Este tipo de custeio tem como fundamento a tomada de decisão, encontrando a margem de contribuição que é a diferença entre o preço de venda e os custos e despesas variáveis de cada produto (RIBEIRO, 2009). Martins (2003, p 145) explica:

Ele (o Custeio Variável) de fato fere os Princípios Contábeis, principalmente o Regime de Competência e a Confrontação. Segundo estes, devemos apropriar as receitas e delas deduzir todos os sacrifícios envolvidos para sua obtenção. Ora, se produzimos hoje, incorremos hoje em custos que são sacrifícios para a obtenção das receitas derivadas das vendas dos produtos feitos, e essas vendas poderão em parte vir amanhã. Não seria, dentro desse raciocínio, muito correto jogar todos os custos fixos contra as vendas de hoje, se parte dos produtos feitos só será vendida amanhã; deve então também ficar para amanhã uma parcela dos custos, quer variáveis, quer fixos, relativos a tais produtos.

No custeio variável só são alocados aos produtos os custos variáveis, ficando os fixos separados e considerados como despesa do período, indo diretamente para o resultado. A grande falha desse sistema é que não é aceito perante a legislação do imposto de renda.

2.3 RELAÇÃO CUSTO-VOLUME-LUCRO

De acordo com Morse e Roth (1986), a análise da relação custo-volume-lucro é uma técnica utilizada para analisar os impactos causados pelas alterações dos volumes de produção nos custos, nas receitas e nos lucros da organização. A análise que se faz necessária está baseada nas seguintes suposições de Horngren, Foster e Datar (2004, p. 45):

1. Os custos totais podem ser divididos em uma parte fixa e em outra parte que é variável com relação ao nível de atividade.
2. O comportamento das receitas e dos custos totais é linear dentro de uma determinada faixa de atividade.

3. O preço de venda unitário, os custos variáveis unitários e os custos fixos são conhecidos.
4. A análise abrange tanto um único produto quanto supõe que um dado mix de receita de produtos permanecerá constante mesmo quando a quantidade total de unidades vendidas se alterarem.
5. Todas as receitas e custos podem ser adicionados e comparados sem levar em consideração o valor do dinheiro no tempo.

A análise custo-volume-lucro ajuda a definir a relação entre os custos utilizados no processo de elaboração de orçamentos e para o empresário entender a relação entre o preço dos serviços prestados, a receita e os custos. A figura 2 demonstra os componentes dessa análise:

Figura 2: Componentes da Análise Custo-Volume-Lucro



Fonte: Wernke (2004, p. 41)

A análise custo-volume-lucro permite definir a margem de contribuição, o ponto de equilíbrio e a margem de segurança. Ela permite comparar diversos resultados que podem ser fundamentais na tomada de decisão.

2.3.1 Margem de Contribuição Unitária

Margem de Contribuição Unitária é a diferença entre o preço de venda e o custo variável de cada produto. É o valor de sobra que cada unidade efetivamente traz à empresa, é a diferença entre sua receita e o custo que de fato provocou e que lhe pode ser imputada sem erro. “Pode-se entender margem de contribuição como a parcela do preço de venda que ultrapassa os custos e despesas variáveis e que contribuirá, daí seu nome, para a absorção dos custos fixos e, ainda, para a formação do lucro” (PEREZ JUNIOR, 1999, p. 190). A margem de contribuição representa a contribuição de um quilômetro percorrido para o pagamento dos

gastos fixos e para a formação do lucro da companhia. A fórmula da margem de contribuição unitária é apresentada na equação 1.

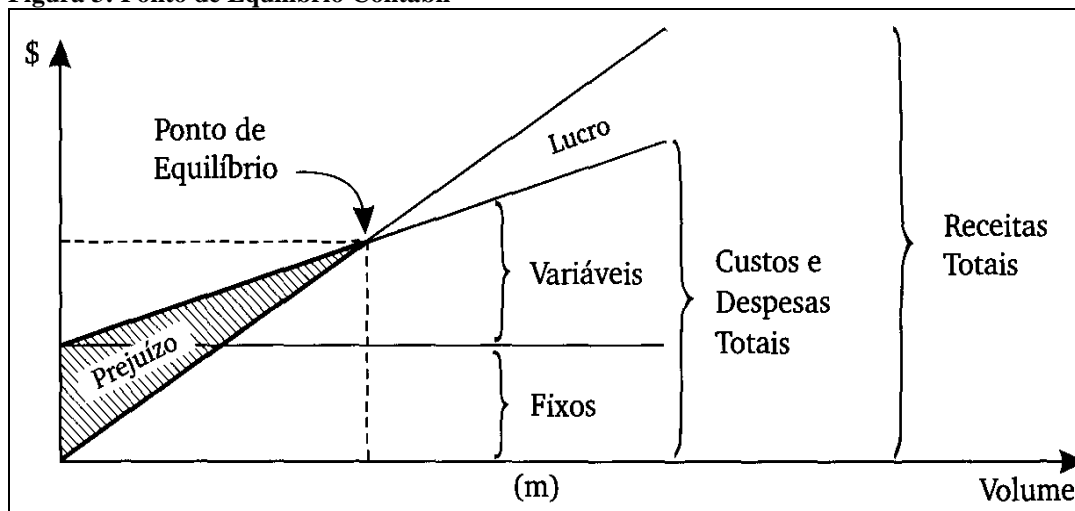
$$\text{Margem de contribuição} = \text{Valor das vendas} - \text{gastos variáveis} \quad \text{Equação (1)}$$

Essa equação é utilizada para responder vários questionamentos dentro do processo decisório. A margem de contribuição não leva em conta os critérios de rateio para apropriação dos custos fixos, já que esses são considerados como despesas do período.

2.3.2 Ponto de Equilíbrio contábil (PEC)

Para Horngren, Foster e Datar (2004), ponto de equilíbrio é o nível de atividade em que as receitas totais e os custos totais se igualam, ou seja, onde o lucro é igual a zero. É importante mencionar que o cálculo do ponto de equilíbrio é possível somente após ser obtida a margem de contribuição de cada produto. A figura 3 mostra claramente o ponto de equilíbrio.

Figura 3: Ponto de Equilíbrio Contábil



Fonte: Martins (2003, p.186)

Até o ponto, a empresa está tendo mais custos e despesa do que receitas, encontrando-se na faixa de prejuízo, acima do ponto, entra na faixa do lucro. A fórmula do ponto de equilíbrio é destacada na equação 2.

$$\text{Ponto de equilíbrio} = \frac{\text{custos e despesas fixas}}{\text{Margem de contribuição}} \quad \text{Equação (2)}$$

O ponto de equilíbrio pode ser definido tanto em reais, quanto em unidades (volume de vendas/serviços). Analisando a equação 2 é possível concluir que à medida que a empresa aumenta o seu volume de vendas, o lucro vai diminuindo até que atinja o ponto de equilíbrio.

2.3.3 Margem de segurança

A margem de segurança tem como finalidade indicar o nível de risco da atividade exercida em relação ao ponto de equilíbrio. Trata-se de uma medida que indica, em termos percentuais, o quanto a empresa está afastada do ponto de equilíbrio. Margem de segurança para Horngren, Foster e Datar (2004) significa:

[...] o excesso das receitas orçadas sobre o ponto de equilíbrio da receita. A margem de segurança é a resposta para questões do tipo: Se as receitas orçadas estiverem acima do ponto de equilíbrio e caírem, o quanto elas podem ficar abaixo do orçado antes de atingir o ponto de equilíbrio? Tal queda poderia estar relacionada a um competidor que tenha um melhor produto, a um marketing mal feito etc.

A margem de segurança pode ser definida como um percentual na redução da aplicação dos serviços sem que a empresa tenha prejuízo, ou seja, é a margem em que a empresa pode diminuir a oferta de serviços sem ter perdas. A fórmula da margem de segurança é descrita na equação 3.

$$\text{Margem de segurança} = \frac{(\text{Receitas atuais} - \text{receitas no PEC}) * 100}{\text{Receitas atuais}} \quad \text{Equação (3)}$$

A margem de segurança pode ser expressa em valores ou percentuais. Conforme demonstrado na equação 3, para o cálculo da margem de segurança é necessário que já se conheça o ponto de equilíbrio.

2.4 O SERVIÇO DE TÁXI EM PORTO ALEGRE

O dicionário Aurélio (FERREIRA, 2010) define táxi: “automóvel de aluguel para transporte de passageiros, geralmente munido de taxímetro”. Segundo a Lei Municipal nº 11.582 (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2014):

Define-se como táxi o veículo automotor de aluguel provido de taxímetro, destinado ao transporte individual de passageiros, com contraprestação paga pelos passageiros, na forma de tarifa fixada pelo Executivo Municipal, segundo as normas e os critérios fixados na legislação vigente, e cuja exploração somente será permitida às pessoas físicas cadastradas na Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e na Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), vinculadas a um só prefixo e registradas, obrigatoriamente, na função de condutor de táxi.

O táxi pode ser considerado caro, mas dependendo da distância percorrida pode ser uma excelente opção, pois não é necessário se preocupar com a segurança do veículo e nem com o estacionamento.

Em Porto Alegre, o táxi é um meio de transporte individual e estatisticamente seguro. De acordo com a Lei Municipal nº 11.582 (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2014):

Art. 2º O Serviço Público de Transporte Individual por Táxi tem, por objeto, o atendimento à demanda de transporte ágil, confortável, seguro e individual da coletividade e, dado o seu relevante interesse local, constitui um serviço público essencial, nos termos do capítulo III da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e alterações posteriores, de titularidade do Município de Porto Alegre, que poderá delegar sua execução aos particulares, a título precário e na forma de permissão de serviço público, sob o regime jurídico público e de execução indireta, na forma do art. 175 da Constituição Federal. § 1º O permissionário poderá ser titular de apenas 1 (uma) permissão.

§ 2º Considerando-se o caráter personalíssimo da permissão, o permissionário deverá possuir domicílio no Município de Porto Alegre.

§ 3º O Serviço Público de Transporte Individual por Táxi possui sua contratação restrita ao Município de Porto Alegre, podendo, no atendimento das corridas nesse iniciadas, seus prefixos destinarem-se a outros municípios. § 4º Para fins de habilitação à concorrência de permissão de táxi, exigir-se-á do pretendente a escolaridade mínima correspondente ao ensino fundamental completo.

No mês de novembro de 2015, chegou a Porto Alegre um forte concorrente para os taxistas da capital, a UBER, Empresa Multinacional Americana que desenvolveu um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que necessitam de um motorista particular. Essa modalidade é mais econômica que o transporte de táxi, mas em Porto Alegre ainda não está regulamentada (CLICRBS, 2015).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este item tem como objetivo apresentar os procedimentos metodológicos empregados na implementação do estudo e de todas as suas fases. Na sequência, estão dispostas as etapas,

descrição e fundamentação dos métodos de pesquisa que foram utilizados na realização deste trabalho.

3.1 CLASSIFICAÇÃO DO ESTUDO

O estudo é classificado quanto à abordagem do problema como qualitativo e quantitativo. Triviños (1987, p. 131) comenta que “[...] na pesquisa qualitativa, de forma muito geral, segue-se a mesma rota ao realizar uma investigação. Isto é, existe uma escolha de um assunto ou problema, uma coleta e análise das informações”.

O presente estudo é classificado quanto aos objetivos como uma pesquisa descritiva. Quanto ao procedimento da pesquisa, esse é caracterizado como um estudo de caso, sendo utilizados dados primários. Gil (2010, p. 57) descreve o estudo de caso como sendo:

[...] caracterizado pelo profundo e exaustivo exame de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir o seu conhecimento amplo e detalhado, tarefa praticamente impossível mediante os outros tipos de delineamento considerados.

Os dados primários foram coletados com base nas anotações feitas pelo taxista, sendo submetidos a um estudo aprofundado para a definição da metodologia de custos adequada para o caso.

Para se chegar ao resultado, inicialmente foi feita uma estimativa dos custos que incorrem na atividade de transporte de táxi. Após, foi verificado qual o método de custeio mais apropriado para a pesquisa. E, por fim, foi feita a apuração do resultado das operações com o táxi, conforme o método de custeio adotado, o custeio variável.

O objeto de estudo desse artigo é a atividade do transporte de táxi. Os dados analisados foram colhidos com um proprietário de táxi que atua na cidade de Porto Alegre.

3.2 COLETA DE DADOS

Foram extraídos dados essenciais para o funcionamento da atividade fim que é transportar passageiros, bem como uma visão dos custos e despesas empregados para tal serviço.

Para a pesquisa foram utilizados dados primários e secundários. Segundo Mattar (2008), dados primários são aqueles que não foram antes coletados. São pesquisados com o objetivo de atender às necessidades específicas da pesquisa em andamento. Dados

secundários são aqueles que já foram coletados, tabulados, ordenados e, às vezes, até analisados e que estão catalogados à disposição dos interessados. Os dados primários foram coletados com um taxista que está no ramo há mais de dez anos e trabalha na cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Os dados secundários foram obtidos através da bibliografia utilizada no referencial teórico.

3.3 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Após a coleta das informações, organizou-se todos os dados em forma de tabelas para possibilitar a formulação de relatórios que demonstrassem a realidade. Deste modo, o plano para a análise e interpretação dos dados consistiu em apresentar, ao final do estudo, os resultados finais.

4 ESTUDO DE CASO

O estudo foi realizado com dados coletados de um taxista que trabalha em Porto Alegre. Nesta seção serão expostos: uma breve descrição do negócio de transporte de táxi, a estrutura dos custos e o método de custeio escolhido.

4.1 DESCRIÇÃO DO NEGÓCIO

Em muitos países os serviços de táxi são atividades de interesse público e como tal são reguladas pelo governo. No Brasil, os carros que prestam este serviço são autorizados a trabalhar através de licenças emitidas pelas Prefeituras Municipais. Os taxistas (condutores autorizados) só podem exercer a atividade após serem credenciados no órgão municipal de trânsito responsável. A licença da Prefeitura pode chegar a R\$ 300.000,00. Em Porto Alegre, a maioria dos taxistas adquiriu essa licença por meio de consórcio (SEBRAE, 2015).

A atividade-fim dos taxistas é o transporte de passageiros, os quais podem chamar um táxi na rua, através de aplicativos de celular ou por meio de tele-táxi, sendo que esta modalidade está caindo em desuso.

4.2 ESTRUTURA DOS CUSTOS DO TRANSPORTE DE TÁXI

Para garantir a operação do serviço de táxi, o prestador de serviços incorre em uma série de custos. Os custos podem ser fixos, independentes da quilometragem percorrida, e variável, que tem relação direta com a quantidade de quilômetros que o táxi percorreu.

4.2.1 Custos Fixos do transporte de táxi

São aqueles independentes do volume de produção dos serviços. São os custos necessários para implantar e manter instalados os serviços: depreciação e lavagem do veículo.

4.2.2 Custos variáveis do transporte de táxi

Custos variáveis são aqueles decorrentes da produção dos serviços, medida em termos de quilometragem percorrida em determinado período (normalmente um mês). São considerados custos variáveis: combustível, lubrificantes, rodagem (pneus), manutenção mecânica e elétrica.

4.3 APURAÇÃO DO RESULTADO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXI

O método de custeio por absorção não tem grande vantagem para fins gerenciais, desta forma, para a realização deste estudo, foi utilizado o custeio variável. Para Megliorini (2001, p.137) “[...] este método permite aos administradores utilizar os custos como ferramenta auxiliar na tomada de decisões”. Os cálculos feitos são baseados na relação Custo-Volume-Lucro.

Para a criação do modelo, inicialmente foram coletados os dados e após foram feitas as análises através da relação custo-volume-lucro. Foi calculada a margem de contribuição, o ponto de equilíbrio, a margem de segurança e a demonstração do resultado do exercício da atividade do transporte de táxi durante o período de 2014.

4.3.1 COLETA DE DADOS

Para a apuração dos resultados obtidos, um taxista, que trabalha na cidade de Porto Alegre, informou todos os custos variáveis, quantos quilômetros foram percorridos e a receita

obtida no ano de 2014. Todos os dados estão evidenciados na tabela 1. O taxista entrevistado possuía um relatório com todos os desembolsos realizados em 2014.

Segundo, a EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação), as tarifas cobradas no ano de 2014 eram as seguintes:

As tarifas praticadas em 2014 até 29 de abril de 2014 eram:

- a) Bandeirada inicial: R\$ 4,22;
- b) Quilômetro rodado na bandeira 1: R\$ 2,11;
- c) Quilômetro rodado na bandeira 2: R\$ 2,74.

A partir de 30 de abril de 2015 as tarifas aumentaram 7,3% passando a ter os seguintes valores:

- d) Bandeirada inicial: R\$ 4,52;
- e) Quilômetro rodado na bandeira 1: R\$ 2,26;
- f) Quilômetro rodado na bandeira 2: R\$ 2,94.

Tabela 1: Custos coletados durante o ano de 2014.

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
RECEITA BRUTA	6090	7257	6854	8060	6322	4989	8105	7293	6793	8776	9698	9347
CUSTOS VARIÁVEIS	1000	1334	909	1454	1287	2155	919	1765	925	1535	1983	1463
Gás	1000	934	909	1087	757	731	919	850	925	1018	1153	897
Pintura do para-choque	-	180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pastilhas de freio	-	100	-	-	-	-	-	90	-	-	-	-
Troca de óleo	-	120	-	117	-	119	-	120	-	121	-	-
Ventoinha radiador	-	-	-	70	-	-	-	-	-	-	-	-
Motor da ventoinha	-	-	-	150	-	-	-	-	-	-	-	-
Mangueira ar condicionado	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-
Bomba da embreagem	-	-	-	-	340	-	-	-	-	-	-	-
Taxímetro	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	-	-
Polimento	-	-	-	-	150	-	-	-	-	-	-	-
Pneus dianteiros	-	-	-	-	-	1120	-	-	-	-	-	-
Taxa vistoria EPTC	-	-	-	-	-	160	-	-	-	-	-	41
Taxa Denatran	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-
Bateria	-	-	-	-	-	-	-	275	-	-	-	-
Troca bucha da balança	-	-	-	-	-	-	-	350	-	-	-	-
Troca de filtro	-	-	-	-	-	-	-	80	-	-	-	-
Válvula termostática	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234	-	-
Multa EPTC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	127	-	-
Taxa prefixa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	-	-
Pneus traseiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	830	-
Disco do freio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	425
Mangueira radiador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
CUSTOS FIXOS	2840	2840	3200	2840	2840	3200	2840	2840	3300	2920	2920	3300
Lavagem veículo	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Consorcio	1440	1440	1800	1440	1440	1800	1440	1440	1900	1520	1520	1900
Depreciação	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250
KM PERCORRIDO	4900	5300	5000	5100	4900	4200	5500	4500	3900	5730	5870	5000

Fonte: Elaborada pela autora, a partir da entrevista com um taxista em Porto Alegre.

4.4 CÁLCULOS DE INFORMAÇÕES GERENCIAIS

Foi calculada a margem de contribuição, o ponto de equilíbrio, a margem de segurança e a demonstração do resultado do exercício.

4.4.1 Margem de contribuição unitária

Para calcular a margem de contribuição unitária foi realizado o seguinte cálculo ao fechamento de cada período: dividiu-se a receita pelos quilômetros percorridos e os custos variáveis também pelos quilômetros percorridos no período. Após, foi diminuído um resultado por outro. Como exemplo utilizou-se o mês de janeiro de 2014.

De acordo com os dados apurados junto ao taxista, no mês de janeiro ele percorreu a distância de 4.900 km e obteve uma receita bruta de R\$ 6.090,00. Efetuando os cálculos tem-se que a cada 1 km o taxista fatura R\$ 1,24. Seu Custo Variável foi de R\$ 1.000,00 daí percebe-se:

$$\text{Receita/Km rodado} = \text{R}\$6.090/4.900 \text{ km} = \text{R}\$1,24/\text{km};$$

$$\text{Custos Variáveis/Km rodado} = \text{R}\$1.000/4.900\text{km} = \text{R}\$0,20/\text{km};$$

$$\text{Margem de contribuição unitária} = \text{R}\$1,24 - \text{R}\$ 0,20 = \text{R}\$1,04/\text{km}.$$

A margem no valor de R\$1,04 significa que a cada quilômetro percorrido o taxista lucrou R\$ 1,04. Ao final de cada mês têm-se informações sobre a margem de contribuição, conforme demonstrado na tabela 2.

Tabela 2: Margem de contribuição mensal

	Receita	Custos Var	Km percorrida	Receita/km	Custos/km	Margem de contribuição
Jan	6.090,00	1.000,00	4.900	1,24	0,20	1,04
Fev	7.257,00	1.334,00	5.300	1,37	0,25	1,12
Mar	6.854,00	909,00	5.000	1,37	0,18	1,19
Abr	8.060,00	1.454,00	5.100	1,58	0,29	1,30
Mai	6.322,00	1.287,00	4.900	1,29	0,26	1,03
Jun	4.989,00	2.155,00	4.200	1,19	0,51	0,67
Jul	8.105,00	919,00	5.500	1,47	0,17	1,31
Ago	7.293,00	1.765,00	4.500	1,62	0,39	1,23
Set	6.793,00	925,00	3.900	1,74	0,24	1,50
Out	8.776,00	1.535,00	5.730	1,53	0,27	1,26
Nov	9.698,00	1.983,00	5.870	1,65	0,34	1,31
Dez	9.347,00	1.983,00	5.000	1,87	0,40	1,47
Total	89.584,00	17.249,00	59.900	17,93	3,50	14,43
Média	7.465,33	1.437,42	4.991,67	1,49	0,29	1,20

Fonte: Elaborada pela autora

O resultado aponta para uma margem de contribuição positiva em todo o período estudado, evidenciando que o taxista consegue pagar os custos variáveis em todos os meses analisados. A média do ano apresentou um valor de R\$ 1,20 por quilômetro percorrido, a qual paga com boa margem os gastos unitários de natureza variável que apresentou uma média de R\$ 0.29 por quilômetro. A menor margem de contribuição foi no mês de junho evidenciando um valor de R\$ 0,67, o que mostra a relação direta com os custos variáveis que expôs um montante de R\$ 2.155 reais.

4.4.2 Ponto de equilíbrio contábil

Após se obter o valor da margem de contribuição, calculou-se o ponto de equilíbrio contábil. O cálculo realizado para o mês de janeiro está descrito na equação 4.

$$PEC = \frac{\text{Custos Fixos} + \text{Despesas Fixas}}{\text{Margem de contribuição}} \quad \text{Equação. (4)}$$

$$PEC = \frac{R\$2.840,00}{R\$1,04} = 2.730 \text{ km}$$

Esse resultado significa que para não incorrer em prejuízos, o condutor do veículo precisa percorrer 2.730 quilômetros no mês de janeiro. Ao final de cada período, é apresentado o ponto de equilíbrio de cada mês, conforme tabela 3.

Tabela 3: Cálculo do ponto de equilíbrio contábil mensal.

	Margem de contribuição	Custos fixos	Ponto de Equilíbrio
Jan	1,04	2.840,00	2.730,00
Fev.	1,12	2.840,00	2.541,28
Mar	1,19	3.200,00	2.691,34
Abr.	1,30	2.840,00	2.192,55
Mai	1,03	2.840,00	2.763,85
Jun.	0,67	3.200,00	4.742,41
Jul.	1,31	2.840,00	2.173,67
Ago.	1,23	2.840,00	2.311,87
Set	1,50	3.300,00	2.193,25
Out	1,26	2.920,00	2.310,68
Nov.	1,31	2.920,00	2.221,70
Dez	1,58	3.300,00	2.092,85
Total	14,54	35.880,00	30.969,43
Média	1,21	2.990,00	2.580,79

Fonte: elaborada pela autora

Fazendo uma análise da tabela, verifica-se que para não ter lucros nem prejuízos, o prestador de serviço do táxi precisa percorrer 30.969,43 quilômetros no ano. Foi percorrido 59.900 quilômetros (tabela 2), logo o PEC representa 51,7% da quilometragem total anual, O mês que apresenta significativo aumento no ponto de equilíbrio é o mês de junho, isso ocorreu devido a relação direta com a margem de contribuição que foi a mais baixa do período estudado.

De posse do ponto de equilíbrio, obtêm-se um indicador denominado "margem de segurança" que mostra, em termos relativos ou quantitativos, o afastamento da situação atual àquele ponto.

4.4.3 Margem de segurança

Para calcular a margem de segurança é necessário ter a quilometragem percorrida e o cálculo do ponto de equilíbrio. A seguir, a equação 5 demonstra como é feito o cálculo da margem de segurança no mês de janeiro:

$$\text{Margem de segurança} = \frac{(\text{Km percorrida} - \text{Km no PEC})}{\text{Km no PEC}} * 100 \quad \text{Equação (5)}$$

$$\text{Margem de segurança} = \frac{(4.900\text{km} - 2.734\text{km})}{2.734\text{km}} * 100 = 79,23\%$$

A margem de segurança de todo ano de 2014 está evidenciada na tabela 4.

Tabela 4: Cálculo da margem de segurança

	Km percorrido	PEC	Margem de segurança
Jan	4.900,00	2.733,99	79,23
Fev	5.300,00	2.541,28	108,56
Mar	5.000,00	2.691,34	85,78
Abr	5.100,00	2.192,55	132,61
Mai	4.900,00	2.763,85	77,29
Jun	4.200,00	4.742,41	-11,44
Jul	5.500,00	2.173,67	153,03
Ago	4.500,00	2.311,87	94,65
Set	3.900,00	2.193,25	77,82
Out	5.730,00	2.310,68	147,98
Nov	5.870,00	2.221,70	164,21
Dez	5.000,00	2.092,85	138,91
Total	59.900,00	30.969,43	1.248,61
Média	4.991,67	2.580,79	93,42

Fonte: Elaborada pela autora

De acordo com a tabela 4, no mês de junho a margem de segurança foi negativa (-11,44%), demonstrando que nesse mês houve prejuízo, para não ter prejuízo deveria ter sido percorrido 11,44% a mais. Nos outros meses, a margem de segurança foi positiva – venda real superior ao ponto de equilíbrio. O trabalho com uma margem de segurança média anual de R\$ 93,42%. Isso significa que o prestador de serviço pode diminuir 93,42% da quilometragem sem entrar na faixa de prejuízo.

4.4.4 Demonstração do resultado do exercício (DRE)

A DRE tem como objetivo apresentar o resultado apurado em relação ao conjunto de operações realizadas num determinado período, geralmente doze meses. Com os dados apresentados, o taxista identificará qual foi o seu lucro de cada mês. O cálculo será o seguinte:

$$\text{Receita bruta} - \text{deduções} = \text{receita líquida}$$

Receita líquida – custos variáveis = margem de contribuição

Margem de contribuição – Gastos fixos = lucro líquido

Como exemplo no mês de janeiro a receita bruta foi de R\$ 6.090,00, os custos variáveis foram no valor de R\$ 1.000,00, os gastos fixos somaram R\$ 2.840,00, tem-se que:

$R\$6.090 - 0 = R\6.090 (Receita bruta – deduções)

$R\$6.090 - R\$1.000 = R\$5.090$ (Receita líquida – custos variáveis = margem de contribuição)

$R\$5.090 - R\$2.840 = R\$2.250$ (Margem de contribuição – gastos fixos = lucro líquido)

O lucro líquido do mês de janeiro foi R\$ 2.250,00.

Ao final do período foi elaborada a DRE a conforme ilustrado na tabela 5.

Tabela 5: Demonstração do resultado do exercício (DRE)

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
RECEITA OP BRUTA	6090	7257	6854	8060	6322	4989	8105	7293	6793	8776	9698	9347	89584
(-) Custos variáveis	-1000	-1334	-909	-1457	-1287	-2156	-919	-1765	-925	-1534	-1983	1582	-16851
Gás	-1000	-934	-909	-1087	-757	-731	-919	-850	-925	-1018	-1153	-897	-11180
Pintura do para-choque	-	-180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-180
Pastilhas de freio	-	-100	-	-	-	-	-	-90	-	-	-	-	-190
Troca de óleo	-	-120	-	-120	-	-120	-	-120	-	-120	-	-	-600
Ventoinha radiador	-	-	-	-70	-	-	-	-	-	-	-	-	-70
Motor da ventoinha	-	-	-	-150	-	-	-	-	-	-	-	-	-150
Mangueira ar condicionado	-	-	-	-30	-	-	-	-	-	-	-	-	-30
Bomba da embreagem	-	-	-	-	-340	-	-	-	-	-	-	-	-340
Taxímetro	-	-	-	-	-40	-	-	-	-	-	-	-	-40
Polimento	-	-	-	-	-150	-	-	-	-	-	-	-	-150
Pneus dianteiros	-	-	-	-	-	-1120	-	-	-	-	-	-	-1120
Taxa vistoria EPTC	-	-	-	-	-	-160	-	-	-	-	-	-160	-320
Taxa Denatran	-	-	-	-	-	-25	-	-	-	-	-	-	-25
Bateria	-	-	-	-	-	-	-	-275	-	-	-	-	-275
Troca bucha da balança	-	-	-	-	-	-	-	-350	-	-	-	-	-350
Troca de filtro	-	-	-	-	-	-	-	-80	-	-	-	-	-80
Válvula termostática	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-234	-	-	-234
Multa EPTC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-127	-	-	-127
Taxa prefixo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-35	-	-	-35
Pneus traseiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-830	-	-830
Disco do freio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-425	-425
Mangueira radiador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-100	-100
(-) Custos Fixos	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	-1400	1400	-16800
Depreciação	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	-1250	1250	-15000
Lavagem	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-1800
(-) Despesas Fixas	-1440	-1440	-1800	-1440	-1440	-1800	-1440	-1440	-1900	-1520	-1520	1900	-19080
Consortorio	-1440	-1440	-1800	-1440	-1440	-1800	-1440	-1440	-1900	-1520	-1520	1900	-19080
RESULTADO	2250	3083	2745	3763	2195	-367	4346	2688	2568	4322	4795	4465	36853

Fonte: Elaborada pela autora

A DRE aponta um resultado de R\$ 36.853,00 no ano de 2014 e um faturamento de R\$ 6.090,00. Confirmando o resultado das análises anteriores, no mês de junho teve um prejuízo no valor de R\$ 367,00.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo propôs a apuração do resultado do Serviço Público de Transporte Individual por Táxi no Município de Porto Alegre. Na seção 4, foi possível identificar todos os custos e receitas decorrentes da atividade, assim como o resultado. Verificou-se que a atividade pode gerar uma receita anual de R\$ 36.853,00, podendo ser maior ou menor, dependendo da carga horário do motorista.

Após o desenvolvimento deste trabalho, verificou-se que em qualquer ramo empresarial é muito importante que se adote um método de custeio. No caso estudado, após a análise dos dados, concluiu-se que os taxistas podem ter uma boa rentabilidade se fizerem corretamente sua contabilidade. Desse modo, entende-se que o controle de custos é imprescindível para profissionais autônomos, bem como para outros ramos de negócios, como enfatiza Martins (2010): controlar significa avaliar a realidade, compará-la com o que se esperava ser, localizar divergências e similaridades, adotar medidas tendo em vista sua correção.

Nota-se que o método de custeio variável pode contribuir com várias informações e análises gerenciais para prestadores de serviços. Dessa maneira, espera-se que este estudo incentive a pesquisa acerca da contabilidade de custos, sempre com o objetivo de proporcionar melhorias contínuas nas organizações, despertando nos taxistas o interesse pelos instrumentos de gestão de custos na tomada de decisão e controle das operações. Todas as empresas devem possuir uma forma de controle. Porém, é necessário que esta forma seja compatível com sua estrutura, até para que não gere despesas desproporcionais e superiores às suas reais necessidades.

Tendo em vista os resultados apresentados neste trabalho, destacam-se algumas limitações da pesquisa. Como se trata de um estudo de caso com um único prestador de serviço, os resultados podem variar dependendo da quantidade de horas trabalhadas diariamente. O estudo foi realizado com dados de 2014, o que não acompanha a situação de crise vivida atualmente. Em 2015 chegou ao Brasil a UBER – serviço de transporte de passageiros com carros de luxo e mais acessíveis que o táxi. Como sugestões para estudos posteriores, pode ser feita uma análise da rentabilidade do táxi antes e depois da UBER.

REFERÊNCIAS

BERTÓ, D.; BEULKE, R. **Gestão de custos**. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

CLICRBS. **Uber começa a operar nesta quinta-feira em Porto Alegre**. Porto Alegre, 2015. Disponível em < <http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2015/11/uber-comeca-a-operar-nesta-quinta-feira-em-porto-alegre-4909873.html>>. Acesso em 02 nov. 2015.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE - CFC. **Resolução CFC nº 750, de 29 de dezembro de 1993**. Dispõe sobre os princípios de contabilidade. CFC, Brasília, 1993. Disponível em: < <http://www.portaldecontabilidade.com.br/legislacao/resolucao/cfc/774.htm>>. Acesso em: 1 jun. 2015.

_____. **Resolução CFC nº 1.282, de 28 de maio de 2010**. Dispõe sobre os princípios fundamentais de contabilidade. CFC, Brasília, 2010. Disponível em: <www.cfc.org.br/sisweb/sre/docs/RES_1282.doc>. Acesso em: 1 jun. 2015.

CREPALDI, S. **Contabilidade gerencial: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2002.

EPTC. **Táxi: Infraestrutura**. Empresa Pública de Transporte e Circulação. Porto Alegre, 2015. Disponível em < http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=156> Acesso em: 15 dez. 2015.

FERREIRA, A. **Dicionário da Língua Portuguesa**. 5. ed. Rio de Janeiro: Positivo, 2010.

GARRISON, R.; NOREEN, E; BREWER, P. **Contabilidade gerencial**. 11. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2007.

GIL, A. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2010.

HANSEN, D.; MOWEN, M. **Gestão de custos**. São Paulo: Atlas, 2003.

HORNGREN, C.; FOSTER, G.; DATAR, S. **Contabilidade de custos**. 11. ed. Rio de Janeiro, 2004.

KAPLAN, R.; COOPER, R. **Custo e desempenho: administre seus custos para ser mais competitivo**. São Paulo: Futura, 1998.

KOLIVER, O. **Os custos dos portadores finais e os sistemas de custeio**. [S. I: s.n.], 2000.

LEONE, G. **Curso de contabilidade de custos**. São Paulo: Atlas, 2010.

MARTINS, E. **Contabilidade de custos**. São Paulo: Atlas, 2003.

MATTAR, N. **Pesquisa de marketing**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MEGLIORINI, E. **Custos**. 1. ed. São Paulo: Makron Book, 2001.

MORSE W.; ROTH H. **Cost accounting**: processing, evaluating and using cost data. Florida: Addison-Wesley Publishing Company, 1986.

PEREZ JUNIOR, J. **Gestão estratégica de custos**. São Paulo: Atlas, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014**. Disponível em:

<http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/1056_ce_88985_1.pdf>.

Acesso em: 20 jun. 2015.

RIBEIRO, O. **Contabilidade de Custos**. São Paulo: Saraiva, 2009.

SEBRAE. **Como atuar como taxista**. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. Brasília, 2015. Disponível em:

<<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/Como-atuar-como-taxista>>. Acesso em: 28 nov. 2015.

TRIVIÑOS, A. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

WERNKE, R. **Gestão de custos**: uma abordagem prática. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2004.