MENSAGEM Nº 031, DE 22 DE JUNHO DE 2020

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Ubá,
Senhoras Vereadoras,
Senhores Vereadores:

Consignando a V.Exas. a expressão de meus respeitosos cumprimentos, submeto à tramitação e votação da Câmara Municipal de Ubá, o Projeto de Lei anexo, que "**Autoriza a concessão de subsídio tarifário temporário ao Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Ubá, para manutenção do serviço adequado, em razão das medidas de enfrentamento ao Coronavírus SARS-CoV-2 (Covid-19)**".

Com as restrições impostas mundialmente pelo protocolo de enfrentamento ao Coronavírus SARS-CoV-2 (Covid-19), quase todos os segmentos econômicos foram afetados, de alguma forma. O transporte público coletivo foi um deles, que já registra déficit, em todo o país, em torno de 70%. Em Ubá, não é diferente, e se medidas urgentes e extraordinárias não forem adotadas, podemos enfrentar o colapso desse serviço público.

A prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros é serviço essencial, que não pode ser interrompido. É regido por contrato de concessão pactuado entre o Município (Poder Concedente) e empresa adjudicatária de licitação realizada para tal mister (Concessionária do Serviço Público). O estatuto dos contratos administrativos (lei 8.666/93), prevê a alteração contratual (art. 65, II, *"d"*), para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.

Em reunião virtual, no dia 15/06/2020, com representantes do Ministério Público da Comarca de Ubá (Dr. Bruno Guerra), da Prefeitura Municipal (Prefeito, Procurador-Geral, Secretário Municipal do Ambiente e Mobilidade Urbana) e da empresa concessionária (Ricardo

Santana), foi asseverado pelo i. representante do Ministério Público que o Poder Público Concedente e a Empresa Concessionária devem acordar uma forma de assegurar o funcionamento regular das linhas urbanas e semiurbanas, para que a população não reste prejudicada.

Em 11/04/2020, o Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Público – CAOPP, do Ministério Público do Estado de Minas Gerais, divulgou a Nota Técnica nº 03/2020, cópia inclusa, onde aborda a concessão de subsídio a concessionária de serviço público para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo, em razão da Pandemia do Novo Coronavírus. Em síntese, o órgão ministerial entende ser permitido ao poder público municipal a concessão de subsídios à concessionária de serviço público, como forma de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo respectivo, diante dos efeitos advindos da pandemia do COVID 19, demonstrada claramente a proporção entre o valor do subsídio e o efetivo encargo extraordinário advindo da pandemia do COVID 19.

Embasam a presente propositura o Requerimento e o Estudo de Cálculo Tarifário apresentado pela concessionária do serviço, cópias anexas.

A proposta, Senhoras Vereadoras e Senhores Vereadores, não constitui mera benesse do Poder Público para com uma empresa privada, mas uma medida necessária e inadiável para não privar o cidadão ubaense, usuário do serviço de transporte público coletivo, de serviço adequado, como de seu direito, sem que seja preciso aumentar o preço da tarifa cobrada do passageiro. É, pois, um novo sacrifício financeiro imposto ao Poder Público, em favor dos cidadãos.

Importante registrar, ainda, que o Poder Concedente e a Concessionária estão assumindo o déficit em iguais proporções, correspondendo o subsídio proposto a 50% do déficit.

Eis, portanto, o Projeto de Lei que submeto à consideração de V.Exas., invocando a tramitação em regime de urgência prevista no art. 83 da Lei Orgânica Ubaense.

Atenciosamente,

Edson Teixeira Filho
Prefeito de Ubá

Cópia p/ CLJR, COFTC e COSPM
22/06/2020

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBÁ
ESTADO DE MINAS GERAIS

PROJETO DE LEI Nº048/2020

Autoriza a concessão de subsídio tarifário temporário ao Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Ubá, para manutenção do serviço adequado, em razão das medidas de enfrentamento ao Coronavírus SARS-CoV-2 (Covid-19),

Art. 1º Esta Lei autoriza a concessão de subsídio tarifário ao Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros, sob o regime de concessão ou permissão do serviço público, assegurando a modicidade das tarifas, a generalidade do transporte público coletivo e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão ou permissão.

§ 1º Para fins desta Lei, subsídio tarifário é o aporte financeiro para custeio do serviço de transporte coletivo público de passageiros, com a finalidade de diminuir ou isentar o valor da tarifa pública cobrada dos usuários e incentivar a utilização do transporte público.

§ 2º A concessão de subsídio tarifário está em consonância com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte público coletivo e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do território municipal.

CAPÍTULO I
DO SUBSÍDIO TARIFÁRIO

Art. 2º O subsídio autorizado no art. 1º se dará mediante compensação financeira dos impactos decorrentes do custo real da tarifa.

Art. 3º O *déficit* originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante, inclusive taxas e tarifas, criadas como outras fontes de custeio.

Art. 4º O subsídio corresponderá a 50% (cinquenta por cento) do déficit apurado nos meses de abril a junho e o projetado para os meses de julho a dezembro, com total estimado em R$ 1.018.000,00 (um milhão e dezoito mil reais), a ser repassado à empresa concessionária em seis parcelas, nos meses de julho a dezembro de 2020.

§ 1º Do valor total estimado no *caput* deste artigo, R$ 226.000,00 (duzentos e vinte e seis mil reais) se referem a 50% (cinquenta por cento) ao déficit apurado nos meses de abril a junho de 2020.

§ 2º O subsídio cessará quando se verificar o fim das medidas de restrição em razão da pandemia da Covid-19 ou com o retorno das aulas presenciais da rede pública municipal, assegurada a integralidade do repasse do valor previsto no § 1º (déficit já apurado) e o valor que vier a ser apurado relativo aos meses de julho a dezembro de 2020, relativamente ao período transcorrido ao tempo da cessação do subsídio.

§ 3º O valor real do subsídio referente aos meses de julho a dezembro de 2020 será aferido por comissão composta por representantes do Poder Concedente e da Empresa Concessionária, cujas planilhas e decisões serão submetidas ao referendo do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte de Ubá e publicadas no Diário Oficial Eletrônico do Município de Ubá.

§ 4º O subsídio só poderá ser prorrogado mediante lei municipal específica.

CAPÍTULO II
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 5º Fica o Executivo Municipal autorizado a abrir créditos adicionais na Lei Orçamentária Anual (LOA), no limite de R$ 1.018.000,00 (um milhão e dezoito mil reais), obedecidas as prescrições contidas nos incisos I, II e III do § 1º do art. 43 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, bem como promover as alterações necessárias na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e no Plano Plurianual (PPA) para atender as despesas decorrentes desta Lei.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor a partir da data de sua publicação.

Ubá, MG, 22 de junho de 2020

Edson Teixeira Filho
Prefeito de Ubá

VIAÇÃO UBÁ

ILUSTRÍSSIMO SENHOR
EDSON TEIXEIRA FILHO
PREFEITO MUNCIPAL DO MUNICÍPIO DE UBÁ – ESTADO DE MINAS GERAIS

Com cópia ao Ilustríssimo Sr. Vicente de Paulo Pinto, Secretário Municipal de Ambiente e Mobilidade Urbana

Ref.: Requerimento Administrativo de Adoção de Medidas Urgentes Visando à Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros.

URGENTE!

Contrato nº 108/2007
Concorrência Pública nº 003/2007

VIAÇÃO UBÁ TRANSPORTES LTDA. (ora "**Requerente**" ou "**Concessionária**"), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 25.502.014/0001-34, estabelecida à Rua Frei Cornélio, nº 55, Bairro Laurindo de Castro, Município Ubá, Estado de Minas Gerais, CEP 36500-000,vem por meio de seu representante infra assinado, com fundamento no arts. 5º, XXXIV, "a"[1], e 37, XXI, da Constituição Federal de 1988; arts. 9º e 10[2], da Lei Federal nº 8.987/1995 ("Lei de

[1] "Art. 5º (...) XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o **direito de petição** aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;"

[2] " Art. 9o A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.
§ 1o A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário.
§ 2o Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.
§ 3o Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e logística

Concessões de Serviços Públicos"); art. 9º[3], da Lei Federal nº 12.587/2012 ("Lei de Mobilidade Urbana"), bem como o art. 58 e seguintes[4], da Lei Municipal nº 3591/2007 ("dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Coletivo e Individual de Passageiros do Município de Ubá e dá outras providências"), perante o Chefe do Poder Executivo do **MUNICÍPIO DE UBÁ** (ora "**Poder Concedente**"), expor e requerer o que segue.

I – PRELIMINARMENTE: DO CABIMENTO DO PRESENTE REQUERIMENTO

---

§ 4o Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.
§ 5º A concessionária deverá divulgar em seu sítio eletrônico, de forma clara e de fácil compreensão pelos usuários, tabela com o valor das tarifas praticadas e a evolução das revisões ou reajustes realizados nos últimos cinco anos.
Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

[3]Art. 9º. O **regime econômico e financeiro da concessão** e o da permissão do serviço de **transporte público coletivo** serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.
(....)
§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.
§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.
[4] Art. 58. A tarifa máxima de referencia do Serviço Público de Transporte concedido será fixada pelo Poder Público e preservada pelas regras de reajuste e revisão prevista nesta Lei, no edital e no contrato, observando o disposto no VII - Das Obras e Serviços Públicos da Lei Orgânica do Município.
(...)
§ 2º Por reajuste tarifário entende-se a atualização periódica do poder de compra da tarifa máxima, ao qual se vincula o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, obedecendo às condições e periodicidade estabelecidas em Lei, no edital de licitação e no contrato, conforme os seguintes parâmetros.
(...)
§ 3º Por revisão da tarifa entende-se a alteração do seu valor em função de mudanças não previstas nas especificações iniciais que regem o contrato, incluindo os meios, condições e circunstâncias em que se dá a operação, que impliquem acréscimo ou redução importante de fatores de produção e custos associados, com reflexos diretos no equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
Art. 59. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e logística

1. O presente Requerimento Administrativo envolve matéria de **interesse público** ligado à **Concessão de Serviço Público Essencial**[5], qual seja, a **Prestação dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros** do Município de Ubá, Estado de Minas Gerais.

2. Conforme se verá ao longo do presente, serão descritos fatos de máxima relevância e os correspondentes fundamentos jurídicos que, ao final, subsidiarão os pedidos deduzidos pela **Concessionária**.

3. A legitimidade da **Concessionária** para formulação do pleito em questão encontra fundamentação em normas gerais que dispõem quanto ao ***Direito de Petição***, bem como em normas específicas que asseguram o direito de elaborar requerimentos ao Poder Concedente, envolvendo matérias do serviço concedido – incluindo a **manutenção do equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato de Concessão.

4. O *Direito de Petição* se traduz na possibilidade dos particulares contratados, destacando-se as pessoas jurídicas, de formularem solicitações perante à Administração Pública em busca do exercício de seus direitos ou contra desvios ou abusos de poder. Veja-se:

> **CONSTITUIÇÃO FEDERAL**
> Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
> (...)
> **a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;**
>
> **LEI ESTADUAL Nº 14.184/2002**
> Art. 2. A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, eficiência, ampla defesa, do contraditório e da transparência.

[5] Art. 30. Compete aos Municípios:
(...)
V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, **incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial**;"

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

> **LEI ORGÂNICA MUNICÍPIO DE UBÁ**
> Art. 29. É da competência administrativa comum do Município, da União e do Estado, observada a lei complementar federal, o exercício das seguintes medidas:
> I - Zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

5. Ainda, em decorrência desse direito subjetivo, a **Administração Pública está obrigada a se manifestar acerca da integralidade do peticionado**, de maneira suficientemente clara e fundamentada, em estrito cumprimento ao ***Princípio da Motivação***:

> **LEI FEDERAL Nº 9.784/99**
> Art. 2º. A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, **motivação,** razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.
> Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:
> (...)
> VII -Indicação dos pressupostos de fato e de direito que determinarem a decisão;
> (...)
> X - Garantia dos direitos à comunicação, à apresentação de alegações finais, à produção de provas e à interposição de recursos, nos processos de que possam resultar sanções e nas situações de litígio;
> (...)
> Art. 48. **A Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.**
>
> **LEI ESTADUAL Nº 14.184/2002**
> Art. 2. A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, eficiência, ampla defesa, do contraditório e da transparência.
> (...)
> Art. 31. **Quando a matéria do processo envolver assunto de interesse geral, o órgão competente poderá, mediante despacho motivado**, antes da decisão do pedido, promover consulta pública para manifestação de terceiros, se não houver prejuízo para a parte interessada.

6. Dessa forma, a Autoridade, a qual se endereça o presente Requerimento Administrativo, tem a **obrigação de o receber e o analisar**, levando em conta todos os fatos e fundamentos de direitos apresentados — **sob pena de violação das normas constitucionais e legais acima transcritas**.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e Logística

7. Adicionalmente, o *Direito de Petição* se entende a todo e qualquer assunto relacionado ao Contrato de Concessão celebrado com o Poder Público, destacando-se **àqueles referentes ao seu equilíbrio econômico-financeiro**, conforme garantido em **normas específicas** regentes do presente Instrumento, a saber:

> **LEI ORGÂNICA MUNICÍPIO DE UBÁ**
> Art. 182. Nos contratos de concessão ou permissão de serviços públicos serão estabelecidos, entre outros:
> (...)
> **II - As regras para a remuneração do capital e para garantir o equilíbrio econômico e financeiro do contrato;**
>
> **LEI MUNICIPAL Nº 3591/2007 ("Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Coletivo e Individual de Passageiros do Município de Ubá e dá outras providências").**
> Art. 58. A tarifa máxima de referencia do Serviço Público de Transporte concedido será fixada pelo Poder Público e preservada pelas regras de reajuste e revisão prevista nesta Lei, no edital e no contrato, observando o disposto no VII - Das Obras e Serviços Públicos da Lei Orgânica do Município.
> (...)
> §2º. Por reajuste tarifário entende-se a atualização periódica do poder de compra da tarifa máxima, ao qual se vincula o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, obedecendo às condições e periodicidade estabelecidas em Lei, no edital de licitação e no contrato, conforme os seguintes parâmetros.
> (...)
> §3º. Por revisão da tarifa entende-se a alteração do seu valor em função de mudanças não previstas nas especificações iniciais que regem o contrato, incluindo os meios, condições e circunstâncias em que se dá a operação, que impliquem acréscimo ou redução importante de fatores de produção e custos associados, com reflexos diretos no equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
> Art. 59. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

8. Veja-se, portanto, que é pleno direito da **Concessionária**, sem qualquer óbice, formulação de pleitos sobre quaisquer matérias afetas, direta ou indiretamente, ao serviço licitado, **inclusive assuntos atinentes a equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**.

9. Frise-se, ainda, que, de acordo com o que determina a Lei Federal nº 13.140/15 ("Lei Nacional de Mediação e Auto Composição no âmbito da

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

Administração Pública"), o **Poder Público tem legitimidade para dirimir controvérsias sobre matérias de desequilíbrio econômico-financeiro em contratos celebrados com particulares.** *In verbis*:

> Art. 32. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão criar câmaras de prevenção e resolução administrativa de conflitos, no âmbito dos respectivos órgãos da Advocacia Pública, onde houver, com competência para:
> (...)
> **II - Avaliar a admissibilidade dos pedidos de resolução de conflitos, por meio de composição**, no caso de controvérsia entre particular e pessoa jurídica de direito público;
> (...)
> § 5º Compreendem-se na competência das câmaras de que trata o caput a prevenção **e a resolução de conflitos que envolvam EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO de contratos celebrados pela administração com particulares.**
>
> Art. 33. **Enquanto não forem criadas as câmaras de mediação, os conflitos poderão ser dirimidos nos termos do procedimento de mediação previsto na Subseção I da Seção III do Capítulo I desta Lei.**

10. Assim, de acordo com o determinado na legislação em questão, resta claro que **o Poder Concedente tem a plena competência para sanar, em âmbito administrativo, os conflitos envolvendo o equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato de Concessão ora analisado.

11. Portanto, **em demonstração de boa-fé e de efetivo interesse em resolver a questão de maneira amigável e no âmbito administrativo**, a **Concessionária** apresentará, adiante, as medidas cabíveis a serem adotadas para equacionar os problemas apresentados, resguardando o interesse público em questão.

12. No mais, em razão da premência das questões aqui tratadas, bem como a urgência caracterizada no descritivo fático apresentado, **faz-se necessária a INSTAURAÇÃO DE PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO PRÓPRIO COM MÁXIMA URGÊNCIA, a ser concluído no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias,** contados da data de protocolo deste Requerimento Administrativo, sob pena de descumprimento do interesse público materializado na continuidade do serviço público em questão.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

13. Tecidas essas considerações, resta comprovada a legitimidade da **Concessionária** para formulação deste, calcado nos fatos e fundamentos de direito a seguir delineados.

II – DOS FATOS ATINENTES AO PRESENTE CONTRATO

14. A **Concessionária** celebrou o **Contrato de Concessão nº 108/2007** ("Contrato de Concessão"), no dia 05 de setembro de 2007, em decorrência da Concorrência Pública nº 003/2007, cujo objeto era a outorga de concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Regular de Passageiros no Município de Ubá, conforme especificações contidas no Ato Convocatório.

15. Cumpre mencionar que, desde então, **o serviço licitado vem sendo prestado de maneira adequada e contínua aos usuários,** em consonância com a legislação de regência, e cumprindo com a totalidade das obrigações previstas em Edital e Contrato.

16. Em detrimento da excelente prestação do serviço pela **Concessionária** e, consequente, cumprimento das obrigações contratuais, o mesmo não se verifica por parte do **Poder Concedente** — uma vez que, ao longo da execução do Contrato, **constatou-se a ocorrência de fatos relevantes que acabaram por repercutir de maneira significativa em sua equação econômico-financeira**, qual seja: a súbita evasão de demanda causada pela pandemia do COVID-19 – decretada pela Organização Mundial de Saúde ("OMS") nos últimos meses.

17. É dizer: a despeito da **Concessionária** ter adimplido regularmente suas obrigações, **as situações acima relatadas afetaram diretamente o equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato de Concessão em questão, causando grave prejuízo a atual prestadora, bem como a todo Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Ubá.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

18. Feitas essas considerações, para contextualização dos acontecimentos, passa-se à exposição dos fatos e fundamentos jurídicos que subsidiam os argumentos apresentados no presente Requerimento Administrativo.

III — DA AUSÊNCIA DE MANUTENÇÃO DO PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DE TUTELA AO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

III.1 – *Das Ocorrências Que Afetaram E Ainda Afetam A Equação Econômico-Financeira Do Contrato*

19. Preliminarmente, insta salientar que toda empresa interessada em contratar com o Poder Público, antes de decidir pelo ingresso em um certame licitatório, faz uma **análise criteriosa do Instrumento Convocatório, verificando as condições de participações e, sobretudo, a definição e características do objeto.**

20. No presente caso, a situação não fora diversa. A decisão da **Concessionária** em participar da Concorrência e assumir a execução do serviço envolveu uma minuciosa análise das condições descritas no Edital e na legislação aplicável — **com especial atenção ao número apresentado de passageiros pagantes e aos valores dos insumos necessários para sua devida operacionalização.**

21. Ocorre, porém, que, ao longo da execução contratual, **os dados operacionais e econômicos, dispostos no Ato Convocatório, não se verificaram**, fazendo com que **não fosse atingida**, principalmente, **a projeção de receita esperada**, ao longo da execução contratual.

22. Isso porque, conforme dito, **o fator acima mencionado, causou um expressivo aumento nos custos despendidos pela Concessionária** (custos estes não estimados no momento de celebração do Contrato), em detrimento de uma

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

remuneração muito abaixo quanto ao inicialmente previsto — o que certamente, gerou e está gerando **grave defasagem em seu Fluxo de Caixa**.

23. Explica-se.

24. O **fator** responsável pelo desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato está consubstanciado na expressiva queda na demanda de passageiros causada pela pandemia do COVID-19 ("novo coronavírus"), decretada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), fato que decorre da imprevisibilidade e da força maior.

25. Diante deste cenário, diversos países, especialmente o Brasil, vêm tomando medidas de conscientização e prevenção do avanço da doença, por meio de incentivo de realização de distanciamento social, a fim de evitar a proliferação desenfreada do vírus e o consequente colapso do sistema de saúde. Assim, muitas empresas já adotaram o chamado trabalho remoto ou *home office*, para dar continuidade às suas atividades. As instituições de ensino e diversos estabelecimentos, considerados não essenciais, suspenderam suas atividades por tempo indeterminado.

26. No âmbito do Município de Ubá, por meio de normas específicas[6], a Prefeitura Municipal estabeleceu diversas medidas para evitar aglomerações e, assim, combater a disseminação do vírus – como por exemplo, **(i)** a instituição de trabalho remoto para servidores públicas como medida temporária de prevenção; **(ii)** proibição de reuniões e eventos públicos ou privados; **(ii)** o fechamento de estabelecimento comerciais não essenciais à população; **(iii)** a proibição de circulação de crianças e adolescentes em locais públicos; **(iv)** dentre outras determinações.

---

[6]Portaria nº 15.514/2020: "*dispõe sobre o regime especial de trabalho remoto (home office) como medida temporária de prevenção, enfrentamento e contingenciamento da epidemia de doença infecciosa viral respiratória causada pelo agente coronavírus (COVID-19), no âmbito do Poder Executivo*".

Decreto Municipal nº 47.886, de 30 de março de 2020: "*dispõe sobre medidas de prevenção ao contágio e de enfrentamento e contingenciamento, no âmbito do Poder Executivo, da pandemia da doença infecciosa viral respiratória causada pelo agente coronavírus (COVID-19), e da outras providências*".

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

27. Como consequência direta destas medidas, o sistema de transporte municipal de passageiros de Ubá tem sofrido uma grave redução da demanda e, por consequência óbvia, uma queda expressiva nas receitas arrecadadas exclusivamente com a prestação de tais serviços. Desde que foi decretada a pandemia (16.03.2020), a quantidade de passageiros transportados vem diminuindo drasticamente, em números atuais, esta chegou na ordem de 80% (oitenta e cinco por cento).

28. Apesar dos apelos dos órgãos de saúde para que as pessoas se mantenham em casa, muitos cidadãos não têm esta opção e continuaram normalmente com suas atividades cotidianas – vivendo em um constante dilema entre o risco de contaminação pela doença e a perda da renda familiar. E são estes cidadãos, que dependem exclusivamente do transporte público coletivo para se deslocarem.

29. Ciente do risco que assombra a população e da sua essencialidade, a **Concessionária** continuou com a prestação dos serviços de transporte coletivo com redução de horários, de itinerários e de circulação de ônibus – além de estar investindo incessantemente na limpeza e na higienização de seus veículos, por meio de mensagens de prevenção, orientação de segurança e contágio de seus funcionários, e a disponibilização de álcool em gel para quem necessite.

30. Diante de tal cenário, por óbvio, houve um grave impacto econômico no fluxo de caixa da **Concessionária**, pois além da demanda ter sido gravemente reduzida por tempo indeterminado, a Contratada está utilizando o próprio capital para garantir o bem-estar e a saúde dos seus funcionários e munícipes.

31. Isso porque, tanto Edital, quanto Contrato de Concessão, previram de forma totalmente otimista a quantidade de **passageiros equivalentes mensais** (ou

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

seja, aqueles que pagam, efetivamente, o valor integral da tarifa pública), qual seja: **265.619/mês** (duzentos e sessenta e cinco mil, seiscentos e dezenove mensais)[7]:

> 5.2 O **Valor estimado para a presente licitação** é de R$ 62.154.846,00 (sessenta e dois milhões, cento e cinquenta e quatro mil, oitocentos e quarenta e seis reais), correspondente à receita do sistema no prazo de 15 (quinze) anos e nos valores presentes de passageiros econômicos (265.619) e de tarifa média de R$ 1,30 (Um real e trinta centavos).

32. No entanto, como já mencionado no presente Requerimento Administrativo, desde o início da pandemia causada pelo COVID-19, o **número de passageiros equivalentes transportados permaneceu muito abaixo** daquele previsto no Edital e seus Anexos[8]. Veja-se:

Mês	Valor da Tarifa	Passageiros Equivalentes	Receita Tarifária Arrecada
Março	3,30 / 3,50	94.654	R$ 352.611,14
Abril	3,50	34.551	R$ 120.928,50
Maio	3,50	42.074	R$ 147.259,00

33. Com análise do disposto na tabela acima, é possível depreender que **o real valor da média mensal de passageiros equivalentes** no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Ubá, desde março até o presente momento, é de 57.093 (cinquenta e sete mil, e noventa e três) ou seja, 208.526 (duzentos e oito mil, quinhentos e vinte e seis) **abaixo do previsto.**

34. Ora, se a quantidade de passageiros que pagam o valor integral da tarifa pública (passageiros equivalentes) não vem atendendo ao quanto estimado pelo Instrumento Convocatório, é evidente que a **receita projetada pela Concessionária, no presente período, também está se concretizando.**

[7] De acordo com o constante no Item 5.2. do Edital

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

35. Isso porque, mesmo com uma demanda menor do que inicialmente esperada, a **Concessionária**, em atendimento ao Contrato de Concessão[9], mantém os mesmos custos fixos, para a prestação dos serviços, como se a demanda estimada estivesse em plena conformidade com a realidade, por exemplo: com **(i)** combustível; **(ii)** manutenção dos veículos; **(iii)** demais insumos; bem como **(iv)** gasto com funcionários e os encargos inerentes ao pessoal utilizado.

36. Ou seja, mesmo sem a quantidade de passageiros determinada em Contrato e Edital, **a Concessionária continua operando nos moldes acordados com o Poder Concedente, sem, no entanto, perceber a receita tarifária necessária para cobrir os custos do Sistema, o que vem gerando enorme déficit mensal em seu Fluxo de Caixa e enseja medidas acauteladoras por parte desta Prefeitura de Ubá.**

37. Portanto, resta claro que o fator acima relatado repercute de **forma negativa no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato celebrado com este Poder Concedente, que em cumprimento aos dispositivos constitucionais, legais e contratuais aplicáveis tem obrigação de recompor esse equilíbrio, conforme se verá.**

38. Para demonstrar a grave situação enfrentada **pela Concessionária**, têm-se, abaixo, os déficits tarifários mensais calculados desde a decretação da pandemia causada pelo COVID-19. Veja-se:

Março	R$ 149.754,89
Abril	R$ 164.296,08
Maio	R$ 141.959,93

[9] Cláusula Décima Sétima – DOS DIREITOS E DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA
(...)
f) cumprir e fazer cumprir as normas regulamentares da concessão e as cláusulas deste contrato.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e Logística

39. Os déficits constantes na tabela acima, totalizam prejuízo no **valor de R$ 456.010,90** (quatrocentos e cinquenta e seis mil, dez reais e noventa centavos), que vem sendo suportado desde março pela **Concessionária.**

40. Se realizada média mensal, nota-se que a Concessionária vem operando com prejuízo de **R$ 152.003,63** (cento e cinquenta e dois mil, três reais e sessenta e três centavos) nesses 03 (três) meses — não obstante a este prejuízo financeiro, a **Concessionária** continua a prestando os serviços com qualidade, eficiência e da melhor forma possível para com seus usuários.

41. Ou seja, a despeito de operar com quase **R$ 152.003,63** (cento e cinquenta e dois mil, três reais e sessenta e três centavos) de prejuízo mensal, a **Concessionária** vem cumprindo devidamente para com o quanto acordado com esta municipalidade, **necessitando de uma contrapartida URGENTE da mesma.**

42. Expostos os fatos incontroversos que comprovam a ocorrência de um desequilíbrio contratual que ainda se mantém, **passemos aos fundamentos jurídicos que embasam a necessidade de recomposição imediata.**

III.2 – DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE CONFIRMAM A NECESSIDADE DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

43. Cumpre mencionar que toda a relação contratual de concessão é orientada pela **necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro**, a fim de que os serviços públicos, no presente caso o transporte público de passageiros, possam ser prestados a contento para a população local.

44. Nesses casos, frise-se que **a política tarifária adotada deve ser suficiente ao cumprimento de todas as obrigações assumidas pela Concessionária**, como por exemplo: para o pagamento dos funcionários e fornecedores; para custear

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

manutenção dos veículos constantes da frota, ou ainda, para o pagamento dos tributos e taxas ao Poder Público.

45. No âmbito constitucional, o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988, é **rigoroso quanto à manutenção das obrigações assumidas** nos contratos celebrados com particulares — tendo por principal finalidade **evitar situações do onerosidades excessivas à quaisquer das partes**:

> **Art. 37** - A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:
> (...)
> **XXI** - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, **mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações**

46. Conclui-se, pois, inclusive, que qualquer alteração desproporcional que repercuta no contrato de concessão afronta diretamente o ato jurídico perfeito e o direito adquirido das Concessionárias de **ver assegurado cumprimento do Contrato**, a teor do que prescreve o inc. XXXVI, do Art. 5º, da Constituição Federal de 1988:

> (...)
> XXXVI - a lei não prejudicará o **direito adquirido**, o **ato jurídico perfeito** e a coisa julgada;
> (...)

47. Nesse mesmo sentido, têm-se o disposto no art. 10, da Lei Federal nº 8.987/95 ("Lei Federal de Concessão de Serviços Públicos") aplicável aos serviços públicos em geral e, especificamente, à prestação do Transporte Público Coletivo de Passageiros:

> Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, **considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.**

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e logística

48. Adicionalmente à legislação já apontada, a **Lei Federal nº 12.587/12** ("Lei de Mobilidade Urbana"), especificamente, em seu art. 6º, dispõe sobre a necessidade da existência de **sustentabilidade econômica em referidos sistemas, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço público em questão**. Veja-se:

> Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:
> I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
> II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
> III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
> IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
> V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
> VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
> VII - Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
> **VIII - Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)**

49. O novo dispositivo **consolida o princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos no âmbito do transporte público coletivo de passageiros,** caracterizando como uma das **diretrizes a serem observadas, inclusive pelo Poder Público local, na execução da Política Nacional de Mobilidade Urbana.**

50. E mais: claramente coloca a ***"garantia da sustentabilidade econômica das redes de transporte"*** como meio apto ao cumprimento de princípios básicos do serviço público, **tais como a continuidade, a universalidade e modicidade tarifária.**

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

51. Ainda, no âmbito do Município de Ubá, destaque-se que a Lei Municipal nº 3.591/2007 ("Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Coletivo e Individual de Passageiros do Município de Ubá e dá outras providências"), prevê quanto a necessidade da **manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Instrumento Contratual**. *In verbis*:

> **LEI MUNICIPAL Nº 3591/2007 ("Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Coletivo e Individual de Passageiros do Município de Ubá e dá outras providências").**
> Art. 59. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

52. Por sua vez, no campo da doutrina, a manutenção do **equilíbrio econômico-financeiro é claramente reconhecida como sinônimo de prestação de serviço público adequado,** situação que beneficia primordialmente os usuários. Nesse sentido, leciona **ALEXANDRE DOS SANTOS ARAGÃO**[10]:

> Todavia, nos contratos de concessão de serviços públicos, em face da sua longa duração e do fato de visarem ao exercício de uma atividade-fim do Estado, **há uma ainda maior preocupação do legislador e dos tribunais em manter o seu equilíbrio econômico-financeiro**. Se no decorrer da sua execução houver algum fato que a altere, seja impondo-lhe um **maior custo** (ex.: obrigação de construir abrigos para passageiros, não prevista originariamente) ou a sua diminuição (ex.: redução do percurso de linha de ônibus), **a equação deve ser recomposta**.

53. Seguindo a mesma orientação, **FLORIANO DE AZEVEDO MARQUES NETO**[11] destaca que, no âmbito dos contratos de concessão, o equilíbrio econômico-financeiro fica sujeito a uma ampla gama de variáveis que podem alterá-lo, razão pela qual a apuração de sua efetiva manutenção deve levar em conta diversas

---

[10] ARAGÃO, Alexandre Santos de. *A evolução da proteção do equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de serviços públicos e nas PPPs*. RDA – Revista de Direito Administrativo, Belo Horizonte, v. 263, maio/ago. 2013 Disponível em: <http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=96955>. Acesso em: 10 jul. 2016.

[11] MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Breves considerações sobre o equilíbrio econômico-financeiro nas concessões. *Revista de Informação Legislativa*. v. 40, n. 159, p. 193-197, jul./set. 2003, pp. 194.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

variáveis, dentre elas, **a alteração das condições de exploração do serviço**, (base do Laudo Técnico-Econômico **(DOC. 01)** comprobatório do desequilíbrio):

> Certo deve estar que a forma de desequilíbrio econômico em contratos de concessão pode-se dar por uma gama muito maior de fatores do que ocorre com um contrato administrativo normal. Pode ele advir, entre outros fatores, da defasagem da tarifa cobrada, da imposição, direta ou indireta, de novos encargos para o concessionário, **da alteração das condições de exploração do bem ou do serviço, ou de fatores externos que afetem as condições de realização do negócio**, entendida aí a imbricação entre investimento, tempo de amortização, taxa de retorno, percentual de lucro, fluxo de caixa, etc.(...)Temos, então, **um mesmo dever de equilíbrio**, só que com bases mais complexas. Sim, pois, enquanto na empreitada habitual o equilíbrio se verifica na singela equação encargos remuneração, **na concessão ele terá que ser aferido levando em conta muitas outras variáveis, tais como montante estimado de investimento, fluxo de caixa projetado, cronograma de desembolsos, variações de receita, custo de remuneração do capital (para fixação do qual concorrem outros tantos fatores**, inclusive o risco político enredado no negócio), etc.

54. O posicionamento dos Tribunais Superiores confirma com clareza o direito em questão e sua **absoluta relevância no âmbito da prestação de serviços públicos**, conforme disposto em julgado paradigmático do **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA** ("STJ"):

> ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS DECORRENTES DA **QUEBRA DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DE CONTRATO DE CONCESSÃO**. TRANSPORTE AÉREO. CONGELAMENTO TARIFÁRIO. VULTOSOS PREJUÍZOS CAUSADOS À CONCESSIONÁRIA. **EVIDENTE RUPTURA DA EQUAÇÃO FINANCEIRA ORIGINALMENTE PACTUADA. DIREITO À RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO ORIGINAL. ATENÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA CONFIANÇA E DA SEGURANÇA JURÍDICA.**INDENIZAÇÃO DEVIDA. RECURSO ESPECIAL PROVIDO PARA RECONHECER O DEVER DA UNIÃO DE INDENIZAR A AUTORA, EM MONTANTE A SER APURADO EM FUTURA LIQUIDAÇÃO. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO DA UNIÃO. **(EDcl no REsp 1248237/DF, Rel. Ministro NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 02/02/2017, DJe 15/03/2017)**

55. No mesmo sentido, é o posicionamento do **TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE MINAS GERAIS** ("TJMG") quanto a necessidade de a Administração Pública **adotar as medidas cabíveis para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato de Concessão:

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

> EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO - ADMINISTRATIVO - AÇÃO ORDINÁRIA - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO - TRANSPORTE COLETIVO - REAJUSTE TARIFA DE REMUNERAÇÃO - PAGAMENTO VALORES DEVIDOS - PEDIDO ALTERNATIVO - TUTELA ANTECIPADA DE URGÊNCIA - REQUISITOS DO ART. 300 DO CPC - PRESENÇA - RECURSO PROVIDO.
> O pedido de reforma da decisão agravada submete-se a analise do preenchimento ou não dos pressupostos para a concessão da tutela de urgência, previstos no art. 300 do Código de Processo Civil, a saber, a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.
> Em concessão de serviço público, conforme expressamente previsto no art. 9º, §2º, da Lei nº 8.987/95, o contrato deve prever mecanismos de revisão de tarifa, a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro da avença firmada entre particular e Poder Público.
> Se o ente municipal reconhece as perdas inflacionárias e a necessidade de adequação do equilíbrio econômico-financeiro, deve ser deferido o pedido para recomposição das tarifas. Não comprovada a imprescindibilidade do reajuste no montante pretendido e considerando que foram concedidos benefícios fiscais à concessionária, revela-se prudente aguardar a devida instrução do feito para se definir o montante efetivo da recomposição da tarifa. Recurso provido. **(TJMG - Agravo de Instrumento 1.0000.19.114876-6/001, Relator(a): Des.(a) Leite Praça, 19ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 13.02.2020, publicação da súmula em 20.02.2020)**

56. A ampla fundamentação normativa, doutrinária e jurisprudencial acima descrita, demonstraram plenamente quanto a **JURIDICIDADE** e **LEGITIMIDADE** do presente Requerimento Administrativo, **devendo o Poder Concedente tomar as providências delineadas no tópico seguinte, como forma de recompor a equação econômico-financeira do Contrato de Concessão em epígrafe.**

IV – DAS MEDIDAS CABÍVEIS A SEREM ADOTADAS PELO PODER CONCEDENTE PARA MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

IV.1 – Do Pagamento do Valor Devido à Título de Indenização pelo Poder Concedente

57. Superada a contextualização fática da grave situação vivenciada pela **Concessionária**, importante trazer a este Poder Concedente, a medida necessária à continuidade do serviço público essencial em questão, qual seja: **o pagamento de**

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

indenização, que encontra total respaldo tanto na legislação federal, quanto na legislação municipal.

58. Vale ressaltar que a medida em questão não necessita ser adotada isoladamente, podendo este Poder Concedente, propor ou adotar outras medidas de **forma concomitante.** É o que se verá.

59. Conforme visto, a **Concessionária** vem sofrendo enorme prejuízo em decorrência de todas as problemáticas acima expostas, o que remonta à necessidade de o **Poder Concedente em adotar medida para garantir a continuidade** na prestação do serviço, que se encontra prejudicada.

60. Diante das peculiaridades e especificidades do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de Ubá, a **medida que melhor atenderia a urgência da situação** – o que não exclui a adoção de outras medidas cabíveis – **seria a restituição dos valores devidos, à título de indenização a ser paga pelo Poder Concedente.** Referido instituto está previsto no art. 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal de 1988. Veja-se:

> Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:
> (...)
> § 6º. As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

61. **Nesse mesmo sentido, de forma complementar, é importante destacar o disposto no Código Civil ("Lei Federal nº 10.406/2002") que, nos casos de danos causados deverão ser reparados, independente de dolo ou culpa. Veja-se:**

> Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

> Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

62. É importante mencionar que o Superior Tribunal de Justiça ("STJ") foi enfático ao reconhecer a indenização como forma de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro de contrato de concessão:

> 2. No caso dos autos, é incontroverso o fato de a empresa autora, ora recorrente, ter prestado serviços de transporte aéreo, mediante concessão de serviço público pactuada com a UNIÃO. Igualmente, não se discute que as tarifas praticadas para o transporte aéreo de passageiros, cargas e mala postal eram controladas pelo Poder Concedente, nos moldes da política econômica adotada pelo Governo Federal de 1986/87 a 1992.
> Ao retirar das empresas a faculdade de fixar e alterar tarifas de modo a manter a sua higidez financeira, forçando-as a operar em margem muitas vezes aquém da rentabilidade normal, **o Poder Concedente diretamente provocou a quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, gerando o dever de indenizar**.
> 8. *In casu*, em que pesem as ponderações tecidas nas instâncias ordinárias, foram elaborados dois laudos periciais que constataram a efetiva ocorrência dos **prejuízos** decorrentes da ruptura da equação financeira da concessão, tal como alegado pela empresa autora. Assim, estabelecida a **ocorrência do dano** e o seu evidente **nexo causal** com a ação do Poder Concedente que, ao praticar uma política tarifária divorciada da realidade, abalou de forma substancial a estrutura financeira da concessão, impõe-se o reconhecimento do **dever de indenizar. (Superior Tribunal de Justiça. 1ª Turma. Embargos de Divergência em Recurso Especial nº 1.079.126-RS. Relator: Min. Hamilton Carvalhinho. Data do julgamento: 13 dez. 2010. DJe 6 mai. 2011)**

63. Em ação semelhante, o Supremo Tribunal Federal ("STF") acolheu o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de concessão de transporte aéreo, utilizando-se a indenização como instrumento de recomposição da equação pelo dano à saúde financeira do instrumento contratual:

> 4. Responsabilidade da União em indenizar prejuízos sofridos pela concessionária de serviço público, decorrentes de política econômica implementada pelo Governo, comprovados nos termos do acórdão recorrido.
> [...]
> 6. A manutenção da qualidade na prestação dos serviços concedidos (exploração de transporte aéreo) impõe a adoção de **medidas garantidoras do reequilíbrio da equação econômico-financeira** do contrato administrativo, seja pela repactuação, reajuste, revisão ou **indenização** dos prejuízos.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

> 7. Instituição de nova moeda (Cruzado) e implementação, pelo Poder Público, dos planos de combate à inflação denominados 'Plano Funaro' ou 'Plano Cruzado', que congelaram os preços e as tarifas aéreas nos valores prevalecentes em 27.2.1986 (art. 5º do Decreto n. 91.149, de 15.3.1985).
> 8. Comprovação nos autos de que os reajustes efetivados, no período do controle de preços, foram insuficientes para cobrir a variação dos custos suportados pela concessionária.
> 9. **Indenização** que se impõe: teoria da responsabilidade objetiva do Estado com base no risco administrativo. **Dano** e **nexo de causalidade** comprovados, nos termos do acórdão recorrido. (**Supremo Tribunal Federal. 2ª Turma. Recurso Especial nº 912.402-GO. Relator: Min. Mauro Campbell Marques. DJe 19.08.2009)**

64. Dessa forma, como demonstrado acima, tanto o STJ quanto o STF reconhecem a indenização derivada da responsabilidade civil do Estado como ferramenta para garantir a intangibilidade da equação econômico-financeira nos contratos de concessão de serviços públicos.

65. Assim, resta claro o **déficit de R$ R$ 456.010,90** (quatrocentos e cinquenta e seis mil, dez reais e noventa centavos), suportado pela Contratada, de forma que remonta à **EXTREMA NECESSIDADE DESSE PODER CONCEDENTE EM INSTITUIR O PAGAMENTO DE INDENIZAÇÃO À CONCESSIONÁRIA.**

66. **Por fim, destaque-se que, caso a Municipalidade não possua orçamento para realizar o pagamento, seja integral ou seja parcial, dos valores devidos por meio de indenização à Concessionária. Pleiteia-se, subsidiariamente, a instituição de subsídios tarifários, conforme previsto na Lei Federal nº 12.587/2012 ("Lei Federal de Mobilidade Urbana").**

67. Logo, não há dúvidas de que a medida aqui apresentada além de **plenamente legítima** e em conformidade com a legislação aplicável, **pode ser adotada de forma a garantir a continuidade na prestação do serviço público essencial em questão,** que se encontra prejudicada em razão de todos os fatores aqui expostos.

IV.1 – Da Instituição de Subsídios Tarifários

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

68. Referido instituto está previsto na Lei Federal nº 12.587/2012 ("Lei Federal de Mobilidade Urbana"), mais especificamente em seu art. 9º, parágrafos 3º e 5º, como forma de **compensação do déficit advindo da diferença entre o valor monetário da tarifa de remuneração e da tarifa pública cobrada dos usuários do serviço**. Veja-se:

> Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.
> (...)
> § 3º **A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit** ou subsídio tarifário.
> (...)
> § 5º Caso o poder público opte pela adoção de **subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários,** subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

69. Para melhor compreensão do quanto constante no artigo supratranscrito, a Lei Federal de Mobilidade Urbana trouxe o conceito e diferença entre a tarifa de remuneração e a tarifa pública.

70. A **tarifa de remuneração**, prevista no art. 9º, parágrafo 1º, é aquela que tem por objetivo a **remuneração efetiva do prestador do serviço**, e que se destina à compensação dos custos reais da prestação do serviço:

> § 1ºA tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser **constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público** ou privado, além da remuneração do prestador.

71. Já a **tarifa pública é aquela que é efetivamente cobrada do usuário**, conforme dita o parágrafo 2º do mesmo art. 9º:

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e logística

> § 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

72. Diante dos princípios que regem a prestação do serviço de transporte coletivo, bem como de sua essencialidade (art. 30, inciso V da Constituição Federal)[12], é possível e autorizado pela lei que o Poder Público, em análise de conveniência e oportunidade e em **nome da modicidade tarifária, fixe a tarifa pública em montante menor que a tarifa de remuneração.**

73. Nestas hipóteses, **se estará diante do que a Lei Federal de Mobilidade Urbana definiu como "déficit"**, que pode ser sanado pela adoção do subsídio tarifário.

74. O **subsídio tarifário é aquele com o qual o próprio Poder Público dá suporte aos serviços**, visando sempre a modicidade tarifária e, pode ser consubstanciado no custeio de parte do sistema de maneira geral, por meio **da injeção de recursos do Tesouro pelo Poder Concedente.**

75. Portanto, nota-se que **a criação de subsídio tarifário para auxiliar no custeio dos sistemas de transporte coletivo, é medida plenamente regular e, inclusive, fomentada pela legislação de regência.**

76. Para tanto, sabe-se que é necessário que o Município de Ubá edite legislação específica sobre o tema. Dessa forma, toma-se a liberdade de apresentar Projeto de Lei (DOC.02) que **possui previsão EXPRESSA quanto a instituição de subsídio tarifário**, de forma que seja possível a fixação de tarifa pública inferior à de remuneração, sendo essa diferença custeada pelo Município.

---

[12] Art. 30. Compete aos Municípios:
(...)
V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

77. De acordo com que se infere do documento anexo a tarifa necessária ao custeio da operação do sistema de transporte público coletivo de passageiros do Município de Ubá, **seria a de R$ 6,13 (seis reais e treze centavos), no entanto, atualmente, o valor vigente é de R$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos).**

78. Assim, o **déficit** entre a tarifa de remuneração e a tarifa pública praticada no Município de Ubá é de **R$ 2,63 (dois reais, sessenta e três centavos),** o fato este que remonta à **EXTREMA NECESSIDADE DESSE PODER CONCEDENTE EM INSTITUIR O PAGAMENTO DE SUBSÍDIO TARIFÁRIO À CONCESSIONÁRIA.**

V – DA MEDIDA ADMINISTRATIVA CAUTELAR

79. Pois bem, conforme amplamente demonstrado, é fato incontroverso que o Contrato em questão vêm sofrendo um significativo desequilíbrio que impacta diretamente no Fluxo de Caixa da Concessionária.

80. Os números apontados pelo Laudo Técnico-Econômico **(DOC. 01)** demonstram com clareza a proporção dos prejuízos e o risco que isso representa para o serviço como um todo e sua regularidade.

81. Não há dúvidas, portanto, que a **Concessionária** se encontra em situação de risco de colapso financeiro e, por consequência, a escassez involuntária de recursos que pode afetar a manutenção dos custos e investimentos no serviço.

82. É dizer: a atual condição de **incontroverso rompimento da equação econômica contratual**, oriundo de fatos alheios sobre os quais a Concessionária não possui ingerência, claramente **colocam em risco a regularidade do Serviço Essencial de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no município de Ubá**[13].

[13] "Art. 30. Compete aos Municípios:

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e logística

83. Essa **situação de contingência** demanda uma **resposta rápida e eficiente** pelo Poder Concedente apta a estancar, de imediato, os efeitos nefastos do desequilíbrio constatado e regularmente apurado.

84. Para tanto, o Chefe do Poder Executivo deve se valer de **Medida Cautelar Administrativa** que tenha por escopo: **o pagamento de indenização do valor devido ou a instituição de subsídio tarifário**, com a finalidade de compensação do déficit tarifário atualmente suportado pela Concessionária, com fulcro no art. 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal de 1988[14] e art. 927 do Código Civil[15].

85. A adoção **imediata e concomitante de referida medida** é não só justa para a Concessionária, mas **como absolutamente necessária para que o Poder Concedente paralise**, de plano, as consequências do desequilíbrio em questão, sobre tudo sobre o aspecto econômico!

86. É dizer: adoção daquela ação em sede de **Medida Administrativa Cautelar é essencial para se evitar que os prejuízos diários** decorrentes do desequilíbrio em questão continuem se perpetuando, ampliando ainda mais o já enorme passivo consolidado a ser quitado pelo Erário Público e, pior, colocando em risco a continuidade do serviço público essencial em questão.

(...)
V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, **incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial**;"

[14] Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:
(...)
§ 6º. As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

[15] Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.
Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

87. Trata-se, justamente, da **hipótese autorizada pelo art. 45 da Lei Federal nº 9.784** ("Lei de Processo Administrativo Federal"). Veja-se:

> Art. 45. Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá **motivadamente adotar providências acauteladoras** sem a prévia manifestação do interessado.

88. Os requisitos para concessão da Medida Administrativa Cautelar se encontram plenamente preenchidos, pois tanto os **aspectos fáticos** quanto a **pertinência jurídica** dos argumentos abarcados neste Requerimento Administrativo restam, respectivamente, **comprovados e demonstrados:**

QUESTÕES FÁTICAS:

a) O rompimento do equilíbrio econômico-financeiro e seus efeitos no fluxo de caixa da **Concessionária** é fato incontroverso, devidamente comprovado por meio do Laudo Técnico-Econômico juntado ao presente;

b) A **configuração do desequilíbrio** afetou e segue afetando a saúde financeira da **Concessionária**, **minando substancialmente os recursos** a serem aplicados nos **custos e investimentos** inerentes ao serviço;

c) Essa situação de **contingência absoluta**, decorrente exclusivamente de fatos sob os quais a **Concessionária** não tem a mínima ingerência, gerando uma **situação de risco de regularidade e continuidade do serviço público essencial** em questão.

PERTINÊNCIA JURÍDICA:

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

GRUPO CSC Transporte e logística

a) A tutela ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato é princípio constitucional - art. 37, XXI, da Constituição Federal de 1988 -, amplamente assegurado inclusive na legislação geral e específica aplicável - art. 10, da Lei Federal nº 8.987/95 (Lei de Concessões de Serviços Públicos); art. 9º, *caput*, §§3º e 5º[16], da Lei Federal nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana); e

b) O pagamento dos valores devidos pelo Poder Concedente, à título de indenização, com a finalidade de compensação do déficit tarifário, é **meio legítimo e legal de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro**, solução permitida pela legislação aplicável e na doutrina dominante.

89. Comprovada a pertinência das alegações feitas, é igualmente incontroverso o fato de que o serviço público essencial, em questão, poderá sofrer solução de continuidade e regularidade se as **medidas propostas no presente Requerimento** não forem adotadas imediatamente.

90. Retome-se que essa situação de contingência se origina de elementos externos alheios às vontades da **Concessionária**, e, conforme amplamente

[16] "Art. 9º O **regime econômico e financeiro da concessão** e o da permissão do serviço de **transporte público coletivo** serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.
(....)
§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou subsídio tarifário.
§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.
§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

demonstrado, sua resolução depende **exclusivamente das ações indicadas, que por natureza são de iniciativa e competência exclusiva do Poder Concedente**!

91. Em suma: considerando o contexto fático traçado, somado às soluções adequadas cabíveis, a **concessão da Medida Administrativa Cautelar** na forma requerida é solução necessária a ser adotada por este Poder Concedente para **evitar a consecução do eminente risco de prejuízo à regularidade e continuidade** do **Serviço Essencial de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Ubá.**

92. O cotejamento do caso concreto com o requisito legal imposto não deixa dúvida **acerca da viabilidade jurídica da adoção da Medida Cautelar nos termos requeridos** que, considerando o cenário exposto, se revela como uma necessidade a ser concretizada pelo Poder Concedente.

VI — DOS PEDIDOS

93. O conjunto de elementos fáticos, técnicos e jurídicos expostos acima demonstram de forma cabal o direito da Concessionária à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de seu Contrato, motivo pelo qual **requer** que:

> **a)** O Poder Concedente defira **MEDIDA ADMINISTRATIVA CAUTELAR** nos termos do art. 45 da Lei Federal nº 9.784 ("Lei de Processo Administrativo Federal")[17], para **autorizar imediatamente a: o pagamento do valor devido à titulo de indenização ou a concessão de subsídio tarifário, de modo a suprir o déficit suportado mensalmente pela Concessionária**;

[17] Art. 45. Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá **motivadamente adotar providências acauteladoras** sem a prévia manifestação do interessado.

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

b) O Poder Concedente torne definitiva a determinação objeto da Medida Cautelar Administrativa, nos termos requeridos na alínea "a", acima; e

c) O Poder Concedente proceda à **efetiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro**, garantido a integralidade da remuneração devida à **Concessionária**, por **meio de adoção das medidas cabíveis apresentadas**, nos valores de **R$ 456.010,90** (quatrocentos e cinquenta e seis mil, dez reais e noventa centavos), e

d) O Poder Concedente proceda à **instauração de Processo Administrativo de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato**, em **CARÁTER DE URGÊNCIA**, a ser concluído, com implantação das medidas referidas no presente, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias contados da data de protocolo deste Requerimento.

Nestes Termos,
Pede Deferimento.

Ubá – Minas Gerais, 22 de maio de 2020.

VIAÇÃO UBÁ TRANSPORTES LTDA

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

DOC. 01

DO LAUDO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Ubá - MG / CEP: 36500-000
(33) 3621-4441
Viação Ubá Transportes LTDA.
25.502.014/0001-34

VIAÇÃO UBÁ

Estudo de cálculo tarifário

2020

Planilha de apropriação de custos

GRUPO CSC Transporte e logística

VIAÇÃO UBÁ

Anexos

GRUPO CSC Transporte e Logística

MARÇO/2020

Preencher com valores somente as céluas em verde

Tarifa atual	R$ 3,4400	obs: mudou de 3,30 para 3,50 no dia 10/03, sendo 3,44 a tarifa equivalente do mês inteiro.
Resultado mensal	R$ (149.754,89)	

INSUMOS

Diesel - (R$ / litro)	R$ 2,3089
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,6311
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 7,6752
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 8,3148
Fluido hidraulico - (R$ / litro)	R$ 7,2570
Graxa - (R$ / kg)	R$ 6,8452
ARLA 32 - (R$ / litro)	R$ 0,9800
Pneu Micro - (unidade)	R$ 1.489,4900
Pneu Midi - (unidade)	R$ 1.489,4900
Pneu Básico - (unidade)	R$ 1.449,6200
Recapagem Micro - (unidade)	R$ 410,0000
Recapagem Midi - (unidade)	R$ 410,0000
Recapagem Básico - (unidade)	R$ 440,0000

PESSOAL

Salários

Motorista básico/midi	R$ 1.568,2500
Motorista micro	R$ 1.568,2500
Cobrador	R$ -
Fiscais / Despac.	R$ 2.609,3700
Manutenção/Serviço	R$ 1.415,4315
Administrativo	R$ 1.380,6030

Desconto na folha (BEm)

Motorista básico/midi	0%
Motorista micro	0%
Cobrador	0%
Fiscais / Despac.	0%
Manutenção	0%
Administrativo	0%

Pró-labore Diretoria	R$ 2.090,0000

Benefícios Individuais

Plano Saúde	R$ 105,5400
Alimentação	R$ 156,6000
Uniformes	R$ 58,2000
Seguro de Vida	R$ -

Número de Funcionários

Motorista básico/midi	36
Motorista micro	0
Cobrador	0
Fiscais / Despac.	1
Manutenção+Serviço	25
Administrativos	8

OPERAÇÃO

	Micro	Midi	Básico
2020			
2019			
2018			
2017	6		
2016			
2015			5
2014			2
2013			4
2012			
2011			1
2010			
2009			
2008			5
2007			
2006			
2005 / -			
	6	0	17

Frota Reserva

2		2

Quilometragem Mensal

Operacional	71.761
Ociosa	2.219

Passageiros Mensal

Pagantes	94.560
C/ Desconto	118
Gratuitos	33.946
% de desconto	20%

Subidio Mensal	R$ -

FROTA

Carroceria Micro - (unidade)	R$ 150.000,0000
Carroceria Midi - (unidade)	R$ 170.000,0000
Carroceria Básico - (unidade)	R$ 178.000,0000
Chassi Micro - (unidade)	R$ 136.600,0000
Chassi Midi - (unidade)	R$ 183.600,0000
Chassi Básico - (unidade)	R$ 206.600,0000
Seguro DPVAT Micro - (anual)	R$ 10,5700
Seguro DPVAT Midi - (anual)	R$ -
Seguro DPVAT Básico - (anual)	R$ 10,5700
IPVA Micro - (anual)	R$ 1.210,4400
IPVA Midi - (anual)	R$ -
IPVA Básico - (anual)	R$ 1.153,3200
Tx. Licenc. Micro - (anual)	R$ 105,7800
Tx. Licenc. Midi - (anual)	R$ -
Tx. Licenc. Básico - (anual)	R$ 105,7800
Seg. Resp. Civil Micro - (anual)	R$ -
Seg. Resp. Civil Midi - (anual)	R$ -
Seg. Resp. Civil Básico - (anual)	R$ -

IMPOSTOS E TAXAS

P.I.S.	0,0000%
COFINS	0,0000%
INSS	1,0500%
ISS	3,0000%
CSLL	2,8800%
Outorga	1,4600%
-	

Insumos

PARÂMETROS DE ENTRADA - UBÁ / MG

1.0 Preço de Diesel e Lubrificantes

Diesel - (R$ / litro)	R$ 2,3089
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,6311
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 7,6752
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 8,3148
Fluido hidraulico - (R$ / litro)	R$ 7,2570
Graxa - (R$ / kg)	R$ 6,8452
ARLA 32 - (R$ / litro)	R$ 0,9800

2.0 Preço da Rodagem - Valores para Penus Radiais

	Micro	Midi	Básico	Ponderado
Pneu - (unidade)	R$ 1.489,49	R$ 1.489,49	R$ 1.449,62	R$ 1.460,02
Recapagem - (unidade)	R$ 410,00	R$ 410,00	R$ 440,00	R$ 432,17
Câmaras - (unidade)	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Protetores - (unidade)	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -

3.0 Determinação do Valor do Veículo Ponderado

3.1 Preços Unitários

	Micro	Midi	Básico	Ponderado
Carroceria	R$ 150.000,00	R$ 170.000,00	R$ 178.000,00	R$ 170.695,65
Chassi	R$ 136.600,00	R$ 183.600,00	R$ 206.600,00	R$ 188.339,13
Pneus	R$ 8.936,94	R$ 8.936,94	R$ 8.697,72	R$ 8.760,13
Total	R$ 295.536,94	R$ 362.536,94	R$ 393.297,72	R$ 367.794,91

3.2 Quantitativos de Veículos

Faixa de Idade	Micro	Midi	Básico	Total	
00 / 01					2020
01 / 02					2019
02 / 03					2018
03 / 04	6			6	2017
04 / 05					2016
05 / 06			5	5	2015
06 / 07			2	2	2014
07 / 08			4	4	2013
08 / 09					2012
09 / 10			1	1	2011
10 / 11					2010
11 / 12					2009
12 / 13			5	5	2008
13 / 14					2007
14 / 15					2006
15 / +					2005
Frota Total	6	0	17	23	

3.3 Valor do Veículo Ponderado

Veículo	Micro	Midi	Básico	Ponderado
com rodagem	R$ 295.536,94	R$ 362.536,94	R$ 393.297,72	R$ 367.794,91
sem rodagem	R$ 286.600,00	R$ 353.600,00	R$ 384.600,00	R$ 359.034,78

4.0 Salários

Motorista básico/midi	R$ 1.568,25
Motorista micro	R$ 1.568,25
Cobrador	R$ -
Fiscais / Despachantes	R$ 2.609,37
Manutenção	R$ 1.415,43
Administrativo	R$ 1.380,60
Benefícios	R$ 320,34
Plano Saúde	R$ 105,54
Alimentação	R$ 156,60
Uniformes	R$ 58,20
Seguro de Vida	R$ -
Pró-labore Diretoria	R$ 2.090,00

5.0 Taxa de Remuneração Anual

Taxa Anual	12,00%

6.0 Seguros, Impostos e Bilhetagem

	Micro	Midi	Básico
Seguro Obrigatório (anual)	R$ 10,57	R$ -	R$ 10,57
IPVA (anual - alíquota de 1%)	R$ 1.210,44	R$ -	R$ 1.153,32
Despesa com Licenciamento	R$ 105,78	R$ -	R$ 105,78
Seguro de Responsabilidade Civil	R$ -	R$ -	R$ -

Bilhetagem	1,50%	% do Custo Total

7.0 Resumo - Cálculo Automático

7.1 Dados Operacionais

	Micro	Midi	Básico	Total
Frota Operacional	4	0	15	19
Frota Reserva	2	0	2	4
Frota Total	6	0	17	23
Quilometragem Mensal				
Operacional	71.761			71.761
Ociosa	2.219			2.219
Total	73.980			73.980
Produção Média Mensal	3.894			3.894

Demanda

Passageiros sem Desconto			94.560
Passageiros com Desconto	(desconto =	20,00%)	118
Passageiros Gratuito			33.946
Passageiros Total			128.624
Passageiros Equivalentes			94.654

Índice de passageiros por Quilômetro	IPK	1,74
Índice de passageiros efetivos por Quilômetro	IPKe	1,28

Impostos e Taxas

P.I.S.	0,00%
COFINS	0,00%
INSS	1,05%
ISS	3,00%
CSLL	2,88%
Outorga	1,46%
-	0,00%
Total de Impostos e Taxas	8,39%
UFIR	

7.2 Resumo dos Custos

Custo Variável

CV (R$ / Km)		km		Custo Variável
1,8463	x	73.980	=	R$ 136.585,78

Custo Fixo Operacional

CFo (R$/veic./mês)		Fo		Custo
14.330,7482	x	19	=	R$ 272.284,22

Custo da Frota Reserva

CFo (R$/veic./mês)		Fr		Custo
5.044,2769	x	4	=	R$ 20.177,11

		Custo
Custo de Bilhetagem	=	R$ 6.435,71

		Receita
Subsídio para deficientes	=	R$ -

CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS	**R$ 435.482,81**
CUSTO TOTAL	**R$ 475.366,02**
Custo Médio por Passageiro	**R$ 5,02**
Custo por Km Rodado	**R$ 6,4256**

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

1 Custos Variáveis

1.1 Combustível (Óleo Diesel)

		Coef. Consumo		Preço		Valor (R$ / Km)
1.1.1	Microônibus	0,2650	(l/km) x	2,3089 R$/l	=	0,6119
1.1.2	Midiônibus	0,3200	(l/km) x	2,3089 R$/l	=	0,7388
1.1.3	Ônibus Básico	0,4100	(l/km) x	2,3089 R$/l	=	0,9466
1.1.4	Ponderado (pela frota)					0,8593

		Coef. Consumo		Preço óleo diesel		Valor (R$ / Km)
1.2	Lubrificantes	0,0290	(l/km) x	2,3089 R$/l	=	0,0670

1.3 Rodagem

1.3.1 - Microônibus	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.489,49	=	R$ 8.936,94	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 410,00	=	R$ 4.920,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Microônibus				R$ 13.856,94	1.3.1

1.3.2 - Midiônibus	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.489,49	=	R$ 8.936,94	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 410,00	=	R$ 4.920,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Midiônibus				R$ 13.856,94	1.3.2

1.3.3 - Ônibus Básicos	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.449,62	=	R$ 8.697,72	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 440,00	=	R$ 5.280,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Ônibus Básico				R$ 13.977,72	1.3.3

1.3.4 - Custo Total com Rodagem Ponderado pela Frota (1.3.1 + 1.3.2 + 1.3.3) / Frota Total		R$ 13.946,21
1.3.5 - Vida Útil (km)		105.000
1.3.6 - R$ / km relativos a Rodagem (1.3.4 / 1.3.5)		0,1328

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

1.4 Peças e Acessórios

Coef. Consumo		Preço Médio Ponderado Veículo Novo sem rodagem		PMM		R$/km
0,0083	x	R$ 367.794,91	/	3.894	=	0,787161

1.5 Distribuição dos Custos Variáveis

1.5.1	Óleo Diesel (1.1.4)	0,8593
1.5.2	Lubrificantes (1.2.7)	0,0670
1.5.3	Rodagem (1.3.6)	0,1328
1.5.4	Peças e Acessórios (1.4)	0,7872
1.5.5	Total (1.5.1 + 1.5.2 + 1.5.3 + 1.5.4)	1,8463

2 Custos Fixos

2.1 Despesas com Pessoal

	Salários		FU (Ônibus Básico e Midi)		Encargo Social		R$ / veíc. / mês
Motoristas Ônib.Básico e Midi	R$ 1.568,25	x	1,8947	x	1,4401	=	R$ 4.279,23
Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	1,4401	=	R$ -
Fiscais	R$ 2.609,37	x	0,0526	x	1,4401	=	R$ 197,78
Manutenção	R$ 1.415,43	x	1,3158	x	1,4401	=	R$ 2.682,11
Administrativo	R$ 1.380,60	x	0,4211	x	1,4401	=	R$ 837,16
Benefícios	R$ 320,34	x	3,6842			=	R$ 1.180,20
Sub-Total 1 (2.1.1)							R$ 9.176,47

	Salários		FU (Micro)		Encargo Social		
Motoristas Micro	R$ 1.568,25	x	1,8947	x	1,4401	=	R$ 4.279,23
Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	1,4401	=	R$ -
Fiscais	R$ 2.609,37	x	0,0526	x	1,4401	=	R$ 197,78
Manutenção	R$ 1.415,43	x	1,3158	x	1,4401	=	R$ 2.682,11
Administrativo	R$ 1.380,60	x	0,4211	x	1,4401	=	R$ 837,16
Benefícios	R$ 320,34	x	3,6842			=	R$ 1.180,20
Sub-Total 2 (2.1.2)							R$ 9.176,47

Cálculo do V. Ponderado

Tipo de Veículo	Custo com Pessoal		Frota Operacional por Tipo			R$ / mês
Ônibus Básico + Midi	R$ 9.176,47 (2.1.1)	x	15	=		R$ 137.647,07
Micro	R$ 9.176,47 (2.1.2)	x	4	=		R$ 36.705,89
Total			19 (2.1.3)		(2.1.4)	R$ 174.352,95
Custo de Pessoal (2.1.4 / 2.1.3)				=	(2.1.5)	R$ 9.176,47

	Coeficiente	Custo de Pessoal	R$ / veíc. / mês
Pró-Labore da Diretoria (2.1.6)			R$ 110,00
Total (2.1.5 + 2.1.6)		(2.1.7)	R$ 9.286,47

2.2 Depreciação e Remuneração do Capital de Veículos

Vida Útil

Microônibus	10	anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Midiônibus	10	anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Ônibus Básico	10	anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa Anual				12%	ao ano

2.2.1 - Depreciação e Remuneração de Ônibus Microônibus

Preço Veículo Novo com pneus R$ 295.536,94 Preço Veículo Novo sem Pneus R$ 286.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês	Cf./Veic.	Coef. / Frota	R$/veic./mês	R$/veic. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4	6	1,0000	0,1145	0,1145	R$ 2.734,6417	0,5582	0,5582	R$ 164.968,72	R$ 1.564,7249
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
					R$ -				
					R$ -				
					R$ -				
					R$ -				
Total	6	1,0000	0,9000	0,1145	R$ 2.734,6417				R$ 1.564,7249

1 = quantidade de veículos Microônibus
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Microônibus (11+12) (2.2.1) R$ 4.299,37

2.2.2 - Depreciação e Remuneração de Midiônibus

Preço Veículo Novo com pneus R$ 362.536,94 Preço Veículo Novo sem pneus R$ 353.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês	Cf./Veic.	Coef. / Frota	R$/veic./mês	R$/veic. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
Total	0	0,0000	0,9000	0,0000	R$ -				R$ -

1 = quantidade de Midiônibus
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Midiônibus (11+12) (2.2.2) R$ -

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

2.2.3 - Depreciação e Remuneração de Ônibus Básicos

Preço Veículo Novo com pneus R$ 393.297,72

Preço Veículo Novo sem pneus R$ 384.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês	Cf./Veic.	Coef. / Frota	R$/veic./mês	R$/veic. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6	5	0,4167	0,0818	0,0341	R$ 1.092,3708	0,3455	0,1440	R$ 56.618,48	R$ 537,0252
6 - 7	2	0,1667	0,0655	0,0109	R$ 349,8792	0,2637	0,0440	R$ 17.285,43	R$ 163,9520
7 - 8	4	0,3333	0,0491	0,0164	R$ 524,5517	0,1982	0,0661	R$ 25.983,87	R$ 246,4565
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10	1	0,0833	0,0164	0,0014	R$ 43,8017	0,1164	0,0097	R$ 3.814,99	R$ 36,1851
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
Total	12	1,0000	0,9000	0,0627	R$ 2.010,6033				R$ 983,6187

1 = quantidade de Ônibus Básicos
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Ônibus Básicos (11+12) (2.2.3) R$ 2.994,22

2.2.4 - Depreciação e Remuneração de Veículos

				Frota		
Microônibus	R$ 4.299,37	(2.2.1)	x	6	=	R$ 25.796,20
Midiônibus	R$ -	(2.2.2)	x	0	=	R$ -
Ônibus Básicos	R$ 2.994,22	(2.2.3)	x	12	=	R$ 35.930,66
			Total	18	(2.2.5)	R$ 61.726,86 (2.2.6)
			Total Ponderado (2.2.6 / 2.2.5)			R$ 3.429,27 (2.2.7)

2.3 - Remuneração do Capital aplicado em amoxarifado e instalações

2.3.1 - Remuneração do Capital aplicado em almoxarifado

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veic. / mês
0,0003	x	R$ 367.794,91	=	R$ 110,34

2.3.2 - Remuneração do Capital aplicado em instalações e equipamentos

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veic. / mês
0,0004	x	R$ 367.794,91	=	R$ 147,12

2.3.3 - Total (2.3.1+2.3.2) R$ 257,46

2.4 - Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veic. / mês
0,0001	x	R$ 367.794,91	=	R$ 36,78

2.5 - Despesas Administrativas Diversas

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veic. / mês
0,0033	x	R$ 367.794,91	=	R$ 1.213,72

2.6 - Seguros e IPVA

	R$ / veic. / ano			R$ / veic. / mês
2.6.1 - Despesas com Seguro Obrigatório				
Seguro Obrigatório	R$ 10,57	/	12	= R$ 0,88
2.6.2 - Despesas com IPVA				
Despesa com IPVA	R$ 1.168,22	/	12	= R$ 97,35
2.6.3 - Despesas com Seguro de Responsabilidade Civil	R$ -	/	12	= R$ -
2.6.4 - Despesas com Licenciamento	R$ 105,78	/	12	= R$ 8,82
2.6.5 - Total (2.6.1 + 2.6.2 + 2.6.3 + 2.6.4)				R$ 107,05

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

2.7 - Custos Fixos Operacionais - (CFo)	R$ / veic. / mês
2.7.1 - Pessoal (2.1.7)	R$ 9.286,47
2.7.2 - Depreciação e Remuneração do Capital aplicado em Veículos (2.2.7)	R$ 3.429,27
2.7.3 - Remuneração de Almoxarifado e Instalações (2.3.3)	R$ 257,46
2.7.4 - Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos (2.4)	R$ 36,78
2.7.5 - Despesas Administrativas Diversas (2.5)	R$ 1.213,72
2.7.6 - Despesas com Seguros e IPVA (2.6.5)	R$ 107,05
2.7.7 - Total (2.7.1 + 2.7.2 + 2.7.3 + 2.7.4 + 2.7.5 + 2.7.6)	R$ 14.330,75
2.8 - Total dos Custos Fixos da Frota Reserva	R$ / veic. / mês
2.8.1 - Depreciação e Remuneração do Capital aplicado em veículos (2.2.7)	R$ 3.429,27
2.8.2 - Remuneração de Almoxarifado e Instalações (2.3.3)	R$ 257,46
2.8.3 - Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos (2.4)	R$ 36,78
2.8.4 - Despesas Administrativas Diversas (2.5)	R$ 1.213,72
2.8.5 - Despesas com Seguros e IPVA (2.6.5)	R$ 107,05
2.8.6 - Total (2.8.1 + 2.8.2 + 2.8.3 + 2.8.4 + 2.8.5)	R$ 5.044,28

3 Custos

Frota	Microônibus	Midiônibus	Ônibus Básico	Total
Operacional	4	0	15	19
Reserva	2	0	2	4
Total	6	0	17	23

Quilometragem Mensal	Total	Total
Operacional	71.761	71.761
Ociosa	2.219	2.219
Total	73.980	73.980
PMM	3.894	3.894

Demanda Mensal		
	Passageiro Total	128.624
	Passageiro Econômico	Dem. Equiv 94.654

Índice de Passageiros por Quilômetro		
	Passageiros Totais	IPK 1,739
	Passageiros Econômicos	IPKe 1,279

Impostos/taxas	
P.I.S.	0,00%
COFINS	0,00%
INSS	1,05%
ISS	3,00%
CSLL	2,88%
Outorga	1,46%
Total de Impostos e Taxas	Tot. de Imp 8,39%

3.1 - Custo Variável

(R$ / Km)		km mensal total		Custo Variável
1,8463 (1.5.5)	x	73.980	=	R$ 136.585,78

3.2 - Custo Fixo Operacional

(R$/veic./mês)		frota operacional total		Custo Fixo da f. operacional
14.330,7482 (2.7.7)	x	19	=	R$ 272.284,22

3.3 - Custo da Frota Reserva

(R$/veic./mês)		frota reserva total		Custo Fixo da reserva
5.044,2769 (2.8.6)	x	4	=	R$ 20.177,11

3.4 - Bilhetagem	(3.1 + 3.2 + 3.3) x % bilhetagem		R$ 6.435,71
3.5 - Subsídio para deficientes		=	Receita R$ -
3.6 - CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS (3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.4)			R$ 435.482,81 / mês
3.7 - CUSTO TOTAL COM IMPOSTOS	(3.5) x (1 / (1 - Tot. de Impost.))		R$ 475.366,02

4 CUSTO MÉDIO POR PASSAGEIRO

$$Cp = \frac{\text{CUSTO TOTAL COM IMPOSTOS E BILHETAGEM (3.6)}}{\text{Demanda Equival.}}$$

R$ 5,02 / passag.

Encargos Sociais

Grupo A

INSS	0,00%
Acidentes de trabalho	4,79%
Salário educação	2,50%
INCRA	0,20%
SENAT	1,00%
SEST	1,50%
SEBRAE	0,60%
FGTS	8,00%
Total	**18,59%**

Grupo B

Abono de férias	2,78%
Décimo terceiro salário	8,33%
Aviso Prévio Trabalhado	0,07%
Licença Paternidade	0,04%
Licença Funeral	0,01%
Licença Casamento	0,02%
Adicional Noturno	2,24%
Total	**13,49%**

Grupo C

Depósito por rescisão	4,54%
Aviso prévio indenizado	4,56%
Indenização Adicional	0,33%
Total	**9,43%**

Grupo D

Incidência A x B	2,51%

Total	**44,01%**

Remuneração e Depreciação

Micro

Preço Veículo Novo	R$ 295.536,94	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 286.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação			Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Coef. Valor Veic.	Coef. sobre Frota	R$/veíc./mês	Total R$/veíc./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4	6	1,0000	0,1145	0,1145	R$ 2.734,6417	0,5582	0,5582	R$ 164.968,7199	R$ 1.564,7249
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-					R$ -				
-					R$ -				
-					R$ -				
-					R$ -				
-					R$ -				
Total	6	1,0000	0,9000		**R$ 2.734,6417**				**R$ 1.564,7249**

Midi

Preço Veículo Novo	R$ 362.536,94	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 353.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação			Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Coef. Valor Veic.	Coef. sobre Frota	R$/veíc./mês	Total R$/veíc./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
Total	0	0,0000	0,9000		**R$ -**				**R$ -**

Básico

Preço Veículo Novo	R$ 393.297,72	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 384.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação			Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Coef. Valor Veic.	Coef. sobre Frota	R$/veíc./mês	Total R$/veíc./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6	5	0,4167	0,0818	0,0341	R$ 1.092,3708	0,3455	0,1440	R$ 56.618,4843	R$ 537,0252
6 - 7	2	0,1667	0,0655	0,0109	R$ 349,8792	0,2637	0,0440	R$ 17.285,4348	R$ 163,9520
7 - 8	4	0,3333	0,0491	0,0164	R$ 524,5517	0,1982	0,0661	R$ 25.983,8694	R$ 246,4565
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10	1	0,0833	0,0164	0,0014	R$ 43,8017	0,1164	0,0097	R$ 3.814,9879	R$ 36,1851
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
Total	12	1,0000	0,9000		**R$ 2.010,6033**				**R$ 983,6187**

Preencher com valores somente as céluas em verde

ABRIL | 2020

Tarifa atual	R$ 3,5000
Resultado mensal	R$ (164.296,08)

INSUMOS

Diesel - (R$ / litro)	R$ 2,3089
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,6311
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 7,6752
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 8,3148
Fluido hidraulico - (R$ / litro)	R$ 7,2570
Graxa - (R$ / kg)	R$ 6,8452
ARLA 32 - (R$ / litro)	R$ 0,9800
Pneu Micro - (unidade)	R$ 1.489,4900
Pneu Midi - (unidade)	R$ 1.489,4900
Pneu Básico - (unidade)	R$ 1.449,6200
Recapagem Micro - (unidade)	R$ 410,0000
Recapagem Midi - (unidade)	R$ 410,0000
Recapagem Básico - (unidade)	R$ 440,0000

PESSOAL

Salários

Motorista básico/midi	R$ 1.568,2500
Motorista micro	R$ 1.568,2500
Cobrador	R$ -
Fiscais / Despac.	R$ 2.609,3700
Manutenção/Serviço	R$ 1.415,4315
Administrativo	R$ 1.380,6030

Desconto na folha (BEm)

Motorista básico/midi	70%
Motorista micro	70%
Cobrador	0%
Fiscais / Despac.	0%
Manutenção	50%
Administrativo	50%

Pró-labore Diretoria	R$ 2.090,0000

Benefícios Individuais

Plano Saúde	R$ 105,5400
Alimentação	R$ 156,6000
Uniformes	R$ 58,2000
Seguro de Vida	R$ -

Número de Funcionários

Motorista básico/midi	36
Motorista micro	0
Cobrador	0
Fiscais / Despac.	1
Manutenção+Serviço	25
Administrativos	8

OPERAÇÃO

	Micro	Midi	Básico
2020			
2019			
2018			
2017	6		
2016			
2015			5
2014			2
2013			4
2012			
2011			1
2010			
2009			
2008			5
2007			
2006			
2005 / -			
	6	0	17

Frota Reserva	3	14

Quilometragem Mensal

Operacional	33.822
Ociosa	1.046

Passageiros Mensal

Pagantes	34.551
C/ Desconto	0
Gratuitos	8.065
% de desconto	20%

Subídio Mensal	R$ -

FROTA

Carroceria Micro - (unidade)	R$ 150.000,0000
Carroceria Midi - (unidade)	R$ 170.000,0000
Carroceria Básico - (unidade)	R$ 178.000,0000
Chassi Micro - (unidade)	R$ 136.600,0000
Chassi Midi - (unidade)	R$ 183.600,0000
Chassi Básico - (unidade)	R$ 206.600,0000
Seguro DPVAT Micro - (anual)	R$ 10,5700
Seguro DPVAT Midi - (anual)	R$ -
Seguro DPVAT Básico - (anual)	R$ 10,5700
IPVA Micro - (anual)	R$ 1.210,4400
IPVA Midi - (anual)	R$ -
IPVA Básico - (anual)	R$ 1.153,3200
Tx. Licenc. Micro - (anual)	R$ 105,7800
Tx. Licenc. Midi - (anual)	R$ -
Tx. Licenc. Básico - (anual)	R$ 105,7800
Seg. Resp. Civil Micro - (anual)	R$ -
Seg. Resp. Civil Midi - (anual)	R$ -
Seg. Resp. Civil Básico - (anual)	R$ -

IMPOSTOS E TAXAS

P.I.S.	0,0000%
COFINS	0,0000%
INSS	1,0500%
ISS	3,0000%
CSLL	2,8800%
Outorga	1,4600%
-	

Insumos

PARÂMETROS DE ENTRADA - UBÁ / MG

1.0 Preço de Diesel e Lubrificantes

Diesel - (R$ / litro)	R$ 2,3089
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,6311
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 7,6752
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 8,3148
Fluido hidraulico - (R$ / litro)	R$ 7,2570
Graxa - (R$ / kg)	R$ 6,8452
ARLA 32 - (R$ / litro)	R$ 0,9800

2.0 Preço da Rodagem - Valores para Penus Radiais

	Micro	Midi	Básico	Ponderado
Pneu - (unidade)	R$ 1.489,49	R$ 1.489,49	R$ 1.449,62	R$ 1.460,02
Recapagem - (unidade)	R$ 410,00	R$ 410,00	R$ 440,00	R$ 432,17
Câmaras - (unidade)	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Protetores - (unidade)	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -

3.0 Determinação do Valor do Veículo Ponderado

3.1 Preços Unitários

	Micro	Midi	Básico	Ponderado
Carroceria	R$ 150.000,00	R$ 170.000,00	R$ 178.000,00	R$ 170.695,65
Chassi	R$ 136.600,00	R$ 183.600,00	R$ 206.600,00	R$ 188.339,13
Pneus	R$ 8.936,94	R$ 8.936,94	R$ 8.697,72	R$ 8.760,13
Total	R$ 295.536,94	R$ 362.536,94	R$ 393.297,72	R$ 367.794,91

3.2 Quantitativos de Veículos

Faixa de Idade	Micro	Midi	Básico	Total	
00 / 01					2020
01 / 02					2019
02 / 03					2018
03 / 04	6			6	2017
04 / 05					2016
05 / 06			5	5	2015
06 / 07			2	2	2014
07 / 08			4	4	2013
08 / 09					2012
09 / 10			1	1	2011
10 / 11					2010
11 / 12					2009
12 / 13			5	5	2008
13 / 14					2007
14 / 15					2006
15 / +					2005
Frota Total	6	0	17	23	

3.3 Valor do Veículo Ponderado

Veículo	Micro	Midi	Básico	Ponderado
com rodagem	R$ 295.536,94	R$ 362.536,94	R$ 393.297,72	R$ 367.794,91
sem rodagem	R$ 286.600,00	R$ 353.600,00	R$ 384.600,00	R$ 359.034,78

4.0 Salários

Motorista básico/midi	R$ 470,48
Motorista micro	R$ 470,48
Cobrador	R$ -
Fiscais / Despachantes	R$ 2.609,37
Manutenção	R$ 707,72
Administrativo	R$ 690,30
Benefícios	R$ 320,34
Plano Saúde	R$ 105,54
Alimentação	R$ 156,60
Uniformes	R$ 58,20
Seguro de Vida	R$ -
Pró-labore Diretoria	R$ 2.090,00

5.0 Taxa de Remuneração Anual

Taxa Anual	12,00%

6.0 Seguros, Impostos e Bilhetagem

	Micro	Midi	Básico
Seguro Obrigatório (anual)	R$ 10,57	R$ -	R$ 10,57
IPVA (anual - alíquota de 1%)	R$ 1.210,44	R$ -	R$ 1.153,32
Despesa com Licenciamento	R$ 105,78	R$ -	R$ 105,78
Seguro de Responsabilidade Civil	R$ -	R$ -	R$ -

Bilhetagem: 1,50% % do Custo Total

7.0 Resumo - Cálculo Automático

7.1 Dados Operacionais

	Micro	Midi	Básico	Total
Frota Operacional	3	0	3	6
Frota Reserva	3	0	14	17
Frota Total	6	0	17	23
Quilometragem Mensal				
Operacional	33.822			33.822
Ociosa	1.046			1.046
Total	34.868			34.868
Produção Média Mensal	5.811			5.811

Demanda

Passageiros sem Desconto			34.551
Passageiros com Desconto	(desconto =	20,00%)	0
Passageiros Gratuito			8.065
Passageiros Total			42.616
Passageiros Equivalentes			34.551

Índice de passageiros por Quilomêtro

Índice de passageiros efetivos por Quilomêtro: IPK 1,22; IPKe 0,99

Impostos e Taxas

P.I.S.	0,00%
COFINS	0,00%
INSS	1,05%
ISS	3,00%
CSLL	2,88%
Outorga	1,46%
-	0,00%
Total de Impostos e Taxas	8,39%
UFIR	

7.2 Resumo dos Custos

Custo Variável

CV (R$ / Km)		km		Custo Variável
1,5865	x	34.868	=	R$ 55.318,15

Custo Fixo Operacional

CFo (R$/veic./mês)		Fo		Custo
19.393,6485	x	6	=	R$ 116.361,89

Custo da Frota Reserva

CFo (R$/veic./mês)		Fr		Custo
5.044,2769	x	17	=	R$ 85.752,71

Custo de Bilhetagem = Custo R$ 3.861,49

Subsídio para deficientes = Receita R$ -

CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS	R$ 261.294,24
CUSTO TOTAL	R$ 285.224,58
Custo Médio por Passageiro	R$ 8,26
Custo por Km Rodado	R$ 8,1801

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

1 Custos Variáveis

1.1 Combustível (Óleo Diesel)

		Coef. Consumo		Preço			Valor (R$ / Km)
1.1.1	Microônibus	0,2650	(l/km) x	2,3089	R$/l	=	0,6119
1.1.2	Midiônibus	0,3200	(l/km) x	2,3089	R$/l	=	0,7388
1.1.3	Ônibus Básico	0,4100	(l/km) x	2,3089	R$/l	=	0,9466
1.1.4	Ponderado (pela frota)						0,8593

		Coef. Consumo		Preço óleo diesel			Valor (R$ / Km)
1.2	Lubrificantes	0,0290	(l/km) x	2,3089	R$/l	=	0,0670

1.3 Rodagem

1.3.1 - Microônibus	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.489,49	=	R$ 8.936,94	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 410,00	=	R$ 4.920,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Microônibus				R$ 13.856,94	1.3.1

1.3.2 - Midiônibus	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.489,49	=	R$ 8.936,94	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 410,00	=	R$ 4.920,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Midiônibus				R$ 13.856,94	1.3.2

1.3.3 - Ônibus Básicos	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.449,62	=	R$ 8.697,72	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 440,00	=	R$ 5.280,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Ônibus Básico				R$ 13.977,72	1.3.3

1.3.4 - Custo Total com Rodagem Ponderado pela Frota (1.3.1 + 1.3.2 + 1.3.3) / Frota Total		R$ 13.946,21
1.3.5 - Vida Útil (km)		105.000
1.3.6 - R$ / km relativos a Rodagem (1.3.4 / 1.3.5)		0,1328

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

1.4 Peças e Acessórios

Coef. Consumo		Preço Médio Ponderado Veículo Novo sem rodagem		PMM		R$/km
0,0083	x	R$ 367.794,91	/	5.811	=	0,527410

1.5 Distribuição dos Custos Variáveis

1.5.1	Óleo Diesel (1.1.4)	0,8593
1.5.2	Lubrificantes (1.2.7)	0,0670
1.5.3	Rodagem (1.3.6)	0,1328
1.5.4	Peças e Acessórios (1.4)	0,5274
1.5.5	Total (1.5.1 + 1.5.2 + 1.5.3 + 1.5.4)	1,5865

2 Custos Fixos

2.1 Despesas com Pessoal

	Salários		FU (Ônibus Básico e Midi)		Encargo Social		R$ / veíc. / mês
Motoristas Ônib.Básico e Midi	R$ 470,48	x	6,0000	x	1,4401	=	R$ 4.065,27
Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	1,4401	=	R$ -
Fiscais	R$ 2.609,37	x	0,1667	x	1,4401	=	R$ 626,30
Manutenção	R$ 707,72	x	4,1667	x	1,4401	=	R$ 4.246,67
Administrativo	R$ 690,30	x	1,3333	x	1,4401	=	R$ 1.325,50
Benefícios	R$ 320,34	x	11,6667			=	R$ 3.737,30
Sub-Total 1 (2.1.1)							R$ 14.001,04

	Salários		FU (Micro)		Encargo Social		
Motoristas Micro	R$ 470,48	x	6,0000	x	1,4401	=	R$ 4.065,27
Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	1,4401	=	R$ -
Fiscais	R$ 2.609,37	x	0,1667	x	1,4401	=	R$ 626,30
Manutenção	R$ 707,72	x	4,1667	x	1,4401	=	R$ 4.246,67
Administrativo	R$ 690,30	x	1,3333	x	1,4401	=	R$ 1.325,50
Benefícios	R$ 320,34	x	11,6667			=	R$ 3.737,30
Sub-Total 2 (2.1.2)							R$ 14.001,04

Cálculo do V. Ponderado

Tipo de Veículo	Custo com Pessoal		Frota Operacional por Tipo			R$ / mês
Ônibus Básico + Midi	R$ 14.001,04 (2.1.1)	x	3		=	R$ 42.003,11
Micro	R$ 14.001,04 (2.1.2)	x	3		=	R$ 42.003,11
Total			6	(2.1.3)	(2.1.4)	R$ 84.006,23
Custo de Pessoal (2.1.4 / 2.1.3)					= (2.1.5)	R$ 14.001,04

	Coeficiente	Custo de Pessoal	R$ / veíc. / mês
Pró-Labore da Diretoria (2.1.6)			R$ 348,33
Total (2.1.5 + 2.1.6)		(2.1.7)	R$ 14.349,37

2.2 Depreciação e Remuneração do Capital de Veículos

Vida Útil

Microônibus	10	anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Midiônibus	10	anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Ônibus Básico	10	anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa Anual				12%	ao ano

2.2.1 - Depreciação e Remuneração de Ônibus Microônibus

Preço Veículo Novo com pneus R$ 295.536,94 Preço Veículo Novo sem Pneus R$ 286.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Cf./Veíc.	Coef. / Frota	R$/veíc./mês	R$/veíc. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4	6	1,0000	0,1145	0,1145	R$ 2.734,6417	0,5582	0,5582	R$ 164.968,72	R$ 1.564,7249
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
					R$ -				
					R$ -				
					R$ -				
					R$ -				
Total	6	1,0000	0,9000	0,1145	R$ 2.734,6417				R$ 1.564,7249

1 = quantidade de veículos Microônibus
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Microônibus (11+12) (2.2.1) R$ 4.299,37

2.2.2 - Depreciação e Remuneração de Midiônibus

Preço Veículo Novo com pneus R$ 362.536,94 Preço Veículo Novo sem pneus R$ 353.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Cf./Veíc.	Coef. / Frota	R$/veíc./mês	R$/veíc. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
Total	0	0,0000	0,9000	0,0000	R$ -				R$ -

1 = quantidade de Midiônibus
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Midiônibus (11+12) (2.2.2) R$ -

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

2.2.3 - Depreciação e Remuneração de Ônibus Básicos

Preço Veículo Novo com pneus R$ 393.297,72

Preço Veículo Novo sem pneus R$ 384.600,00

Faixa de idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Cf./Veíc.	Coef. / Frota	R$/veíc./mês	R$/veíc. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6	5	0,4167	0,0818	0,0341	R$ 1.092,3708	0,3455	0,1440	R$ 56.618,48	R$ 537,0252
6 - 7	2	0,1667	0,0655	0,0109	R$ 349,8792	0,2637	0,0440	R$ 17.285,43	R$ 163,9520
7 - 8	4	0,3333	0,0491	0,0164	R$ 524,5517	0,1982	0,0661	R$ 25.983,87	R$ 246,4565
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10	1	0,0833	0,0164	0,0014	R$ 43,8017	0,1164	0,0097	R$ 3.814,99	R$ 36,1851
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
Total	12	1,0000	0,9000	0,0627	R$ 2.010,6033				R$ 983,6187

1 = quantidade de Ônibus Básicos
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Ônibus Básicos (11+12) (2.2.3) R$ 2.994,22

2.2.4 - Depreciação e Remuneração de Veículos

				Frota			
Microônibus	R$ 4.299,37	(2.2.1)	x	6	=	R$ 25.796,20	
Midiônibus	R$ -	(2.2.2)	x	0	=	R$ -	
Ônibus Básicos	R$ 2.994,22	(2.2.3)	x	12	=	R$ 35.930,66	
			Total	18	(2.2.5)	R$ 61.726,86	(2.2.6)
			Total Ponderado (2.2.6 / 2.2.5)			R$ 3.429,27	(2.2.7)

2.3 - Remuneração do Capital aplicado em amoxarifado e instalações

2.3.1 - Remuneração do Capital aplicado em almoxarifado

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0003	x	R$ 367.794,91	=	R$ 110,34

2.3.2 - Remuneração do Capital aplicado em instalações e equipamentos

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0004	x	R$ 367.794,91	=	R$ 147,12

2.3.3 - Total (2.3.1+2.3.2) R$ 257,46

2.4 - Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0001	x	R$ 367.794,91	=	R$ 36,78

2.5 - Despesas Administrativas Diversas

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0033	x	R$ 367.794,91	=	R$ 1.213,72

2.6 - Seguros e IPVA

	R$ / veíc. / ano			R$ / veíc. / mês
2.6.1 - Despesas com Seguro Obrigatório				
Seguro Obrigatório	R$ 10,57	/	12	= R$ 0,88
2.6.2 - Despesas com IPVA				
Despesa com IPVA	R$ 1.168,22	/	12	= R$ 97,35
2.6.3 - Despesas com Seguro de Responsabilidade Civil	R$ -	/	12	= R$ -
2.6.4 - Despesas com Licenciamento	R$ 105,78	/	12	= R$ 8,82
2.6.5 - Total (2.6.1 + 2.6.2 + 2.6.3 + 2.6.4)				R$ 107,05

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

2.7 - Custos Fixos Operacionais - (CFo)	R$ / veic. / mês
2.7.1 - Pessoal (2.1.7)	R$ 14.349,37
2.7.2 - Depreciação e Remuneração do Capital aplicado em Veículos (2 2.7)	R$ 3.429,27
2.7.3 - Remuneração de Almoxarifado e Instalações (2.3.3)	R$ 257,46
2.7.4 - Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos (2.4)	R$ 36,78
2.7.5 - Despesas Administrativas Diversas (2.5)	R$ 1.213,72
2.7.6 - Despesas com Seguros e IPVA (2.6.5)	R$ 107,05
2.7.7 - Total (2.7.1 + 2.7.2 + 2.7.3 + 2.7.4 + 2.7.5 + 2.7.6)	R$ 19.393,65

2.8 - Total dos Custos Fixos da Frota Reserva	R$ / veic. / mês
2.8.1 - Depreciação e Remuneração do Capital aplicado em veículos (2.2.7)	R$ 3.429,27
2.8.2 - Remuneração de Almoxarifado e Instalações (2.3.3)	R$ 257,46
2.8.3 - Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos (2.4)	R$ 36,78
2.8.4 - Despesas Administrativas Diversas (2.5)	R$ 1.213,72
2.8.5 - Despesas com Seguros e IPVA (2.6.5)	R$ 107,05
2.8.6 - Total (2.8.1 + 2.8.2 + 2.8.3 + 2.8.4 + 2.8.5)	R$ 5.044,28

3 Custos

Frota	Microônibus	Midiônibus	Ônibus Básico	Total
Operacional	3	0	3	6
Reserva	3	0	14	17
Total	6	0	17	23

Quilometragem Mensal	Total	Total
Operacional	33.822	33.822
Ociosa	1.046	1.046
Total	34.868	34.868
PMM	5.811	5.811

Demanda Mensal			
	Passageiro Total		42.616
	Passageiro Econômico	Dem. Equiv	34.551

Índice de Passageiros por Quilômetro			
	Passageiros Totais	IPK	1,222
	Passageiros Econômicos	IPKe	0,991

Impostos/taxas		
	P.I.S.	0,00%
	COFINS	0,00%
	INSS	1,05%
	ISS	3,00%
	CSLL	2,88%
	Outorga	1,46%
Total de Impostos e Taxas		Tot. de Imp 8,39%

3.1 - Custo Variável

(R$ / Km)			km mensal total		Custo Variável
1,5865	(1.5.5)	x	34.868	=	R$ 55.318,15

3.2 - Custo Fixo Operacional

(R$/veic./mês)			frota operacional total		Custo Fixo da f. operacional
19.393,6485	(2.7.7)	x	6	=	R$ 116.361,89

3.3 - Custo da Frota Reserva

(R$/veic./mês)			frota reserva total		Custo Fixo da reserva
5.044,2769	(2.8.6)	x	17	=	R$ 85.752,71

3.4 - Bilhetagem	(3.1 + 3.2 + 3.3) x % bilhetagem		R$ 3.861,49
3.5 - Subsídio para deficientes		=	Receita R$ -
3.6 - CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS (3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.4)			R$ 261.294,24 / mês
3.7 - CUSTO TOTAL COM IMPOSTOS	(3.5) x (1 / (1 - Tot. de Impost.))		R$ 285.224,58

4 CUSTO MÉDIO POR PASSAGEIRO

$$Cp = \frac{\text{CUSTO TOTAL COM IMPOSTOS E BILHETAGEM (3.6)}}{\text{Demanda Equival.}}$$

R$ 8,26 / passag.

Encargos Sociais

Grupo A

INSS	0,00%
Acidentes de trabalho	4,79%
Salário educação	2,50%
INCRA	0,20%
SENAT	1,00%
SEST	1,50%
SEBRAE	0,60%
FGTS	8,00%
Total	**18,59%**

Grupo B

Abono de férias	2,78%
Décimo terceiro salário	8,33%
Aviso Prévio Trabalhado	0,07%
Licença Paternidade	0,04%
Licença Funeral	0,01%
Licença Casamento	0,02%
Adicional Noturno	2,24%
Total	**13,49%**

Grupo C

Depósito por rescisão	4,54%
Aviso prévio indenizado	4,56%
Indenização Adicional	0,33%
Total	**9,43%**

Grupo D

Incidência A x B	2,51%

Total	**44,01%**

Remuneração e Depreciação

Micro

Preço Veículo Novo	R$ 295.536,94	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 286.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação			Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Coef. Valor Veíc.	Coef. sobre Frota	R$/veíc./mês	Total R$/veíc./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	0
3 - 4	6	1,0000	0,1145	0,1145	R$ 2.734,6417	0,5582	0,5582	R$ 164.968,7199	1564,724922
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	0
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	0
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	0
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	0
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-					R$ -				
-					R$ -				
-					R$ -				
-					R$ -				
-					R$ -				
Total	6	1,0000	0,9000		**R$ 2.734,6417**				**R$ 1.564,7249**

Midi

Preço Veículo Novo	R$ 362.536,94	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 353.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação			Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Coef. Valor Veíc.	Coef. sobre Frota	R$/veíc./mês	Total R$/veíc./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
Total	0	0,0000	0,9000		**R$ -**				**R$ -**

Básico

Preço Veículo Novo	R$ 393.297,72	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 384.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação			Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veíc./mês	Coef. Valor Veíc.	Coef. sobre Frota	R$/veíc./mês	Total R$/veíc./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6	5	0,4167	0,0818	0,0341	R$ 1.092,3708	0,3455	0,1440	R$ 56.618,4843	R$ 537,0252
6 - 7	2	0,1667	0,0655	0,0109	R$ 349,8792	0,2637	0,0440	R$ 17.285,4348	R$ 163,9520
7 - 8	4	0,3333	0,0491	0,0164	R$ 524,5517	0,1982	0,0661	R$ 25.983,8694	R$ 246,4565
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10	1	0,0833	0,0164	0,0014	R$ 43,8017	0,1164	0,0097	R$ 3.814,9879	R$ 36,1851
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
-		0,0000			R$ -				
Total	12	1,0000	0,9000		**R$ 2.010,6033**				**R$ 983,6187**

Preencher com valores somente as céluas em verde

MAIO / 2020

Tarifa atual	R$ 3,5000
Resultado mensal	R$ (141.959,93)

INSUMOS

Diesel - (R$ / litro)	R$ 2,3089
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,6311
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 7,6752
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 8,3148
Fluido hidraulico - (R$ / litro)	R$ 7,2570
Graxa - (R$ / kg)	R$ 6,8452
ARLA 32 - (R$ / litro)	R$ 0,9800
Pneu Micro - (unidade)	R$ 1.489,4900
Pneu Midi - (unidade)	R$ 1.489,4900
Pneu Básico - (unidade)	R$ 1.449,6200
Recapagem Micro - (unidade)	R$ 410,0000
Recapagem Midi - (unidade)	R$ 410,0000
Recapagem Básico - (unidade)	R$ 440,0000

PESSOAL

Salários

Motorista básico/midi	R$ 1.568,2500
Motorista micro	R$ 1.568,2500
Cobrador	R$ -
Fiscais / Despac.	R$ 2.609,3700
Manutenção/Serviço	R$ 1.415,4315
Administrativo	R$ 1.380,6030

Desconto na folha (BEm)

Motorista básico/midi	70%
Motorista micro	70%
Cobrador	0%
Fiscais / Despac.	0%
Manutenção/Serviço	50%
Administrativo	50%

Pró-labore Diretoria	R$ 2.090,0000

Benefícios Individuais

Plano Saúde	R$ 105,5400
Alimentação	R$ 156,6000
Uniformes	R$ 58,2000
Seguro de Vida	R$ -

Número de Funcionários

Motorista básico/midi	36
Motorista micro	0
Cobrador	0
Fiscais / Despac.	1
Manutenção+Serviço	25
Administrativos	8

OPERAÇÃO

	Micro	Midi	Básico
2020			
2019			
2018			
2017	6		
2016			
2015			5
2014			2
2013			4
2012			
2011			1
2010			
2009			
2008			5
2007			
2006			
2005 / -			
	6	0	17

Frota Reserva

Micro	Midi	Básico
3		14

Quilometragem Mensal

Operacional	37.124
Ociosa	1.148

Passageiros Mensal

Pagantes	42.074
C/ Desconto	0
Gratuitos	9.168
% de desconto	20%

Subídio Mensal	R$ -

FROTA

Carroceria Micro - (unidade)	R$ 150.000,0000
Carroceria Midi - (unidade)	R$ 170.000,0000
Carroceria Básico - (unidade)	R$ 178.000,0000
Chassi Micro - (unidade)	R$ 136.600,0000
Chassi Midi - (unidade)	R$ 183.600,0000
Chassi Básico - (unidade)	R$ 206.600,0000
Seguro DPVAT Micro - (anual)	R$ 10,5700
Seguro DPVAT Midi - (anual)	R$ -
Seguro DPVAT Básico - (anual)	R$ 10,5700
IPVA Micro - (anual)	R$ 1.210,4400
IPVA Midi - (anual)	R$ -
IPVA Básico - (anual)	R$ 1.153,3200
Tx. Licenc. Micro - (anual)	R$ 105,7800
Tx. Licenc. Midi - (anual)	R$ -
Tx. Licenc. Básico - (anual)	R$ 105,7800
Seg. Resp. Civil Micro - (anual)	R$ -
Seg. Resp. Civil Midi - (anual)	R$ -
Seg. Resp. Civil Básico - (anual)	R$ -

IMPOSTOS E TAXAS

P.I.S.	0,0000%
COFINS	0,0000%
INSS	1,0500%
ISS	3,0000%
CSLL	2,8800%
Outorga	1,4600%
-	-

realizado	
dia	km
01/05/2020	399
03/05/2020	1.488
04/05/2020	1.194
05/05/2020	1.768
06/05/2020	1.413
07/05/2020	1.625
08/05/2020	1.203
09/05/2020	281
10/05/2020	1.321
11/05/2020	1.460
12/05/2020	1.439
13/05/2020	1.442
14/05/2020	1.436
15/05/2020	1.467
16/05/2020	228
17/05/2020	1.026
18/05/2020	1.325
19/05/2020	1.581
20/05/2020	1.361

TOTAL	**23.457**
MÉDIA	**1.235**

PROJEÇÃO PARA 31 DIAS	
1 DIA	**1.235**
31 DIAS	**38.272**

realizado		
dia	pagantes	gratuitos
01/05/2020	267	68
02/05/2020	893	153
03/05/2020	236	49
04/05/2020	1.999	500
05/05/2020	1.993	458
06/05/2020	1.888	478
07/05/2020	2.050	387
08/05/2020	2.018	458
09/05/2020	884	161
10/05/2020	251	39
11/05/2020	1.917	416
12/05/2020	1.770	367
13/05/2020	1.793	413
14/05/2020	1.592	371
15/05/2020	1.857	347
16/05/2020	626	132
17/05/2020	242	38
18/05/2020	1.777	405
19/05/2020	1.734	379

TOTAL	**25.787**	**5.619**
MÉDIA	**1.357**	**296**

PROJEÇÃO PARA 31 DIAS		
1 DIA	**1.357**	**296**
31 DIAS	**42.074**	**9.168**

Insumos

PARÂMETROS DE ENTRADA - UBÁ / MG

1.0 Preço de Diesel e Lubrificantes

Diesel - (R$ / litro)	R$ 2,3089
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,6311
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 7,6752
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 8,3148
Fluido hidraulico - (R$ / litro)	R$ 7,2570
Graxa - (R$ / kg)	R$ 6,8452
ARLA 32 - (R$ / litro)	R$ 0,9800

2.0 Preço da Rodagem - Valores para Penus Radiais

	Micro	Midi	Básico	Ponderado
Pneu - (unidade)	R$ 1.489,49	R$ 1.489,49	R$ 1.449,62	R$ 1.460,02
Recapagem - (unidade)	R$ 410,00	R$ 410,00	R$ 440,00	R$ 432,17
Câmaras - (unidade)	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Protetores - (unidade)	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -

3.0 Determinação do Valor do Veículo Ponderado

3.1 Preços Unitários

	Micro	Midi	Básico	Ponderado
Carroceria	R$ 150.000,00	R$ 170.000,00	R$ 178.000,00	R$ 170.695,65
Chassi	R$ 136.600,00	R$ 183.600,00	R$ 206.600,00	R$ 188.339,13
Pneus	R$ 8.936,94	R$ 8.936,94	R$ 8.697,72	R$ 8.760,13
Total	R$ 295.536,94	R$ 362.536,94	R$ 393.297,72	R$ 367.794,91

3.2 Quantitativos de Veículos

Faixa de Idade	Micro	Midi	Básico	Total	
00 / 01					2020
01 / 02					2019
02 / 03					2018
03 / 04	6			6	2017
04 / 05					2016
05 / 06			5	5	2015
06 / 07			2	2	2014
07 / 08			4	4	2013
08 / 09					2012
09 / 10			1	1	2011
10 / 11					2010
11 / 12					2009
12 / 13			5	5	2008
13 / 14					2007
14 / 15					2006
15 / +					2005
Frota Total	6	0	17	23	

3.3 Valor do Veículo Ponderado

Veículo	Micro	Midi	Básico	Ponderado
com rodagem	R$ 295.536,94	R$ 362.536,94	R$ 393.297,72	R$ 367.794,91
sem rodagem	R$ 286.600,00	R$ 353.600,00	R$ 384.600,00	R$ 359.034,78

4.0 Salários

Motorista básico/midi	R$ 470,48
Motorista micro	R$ 470,48
Cobrador	R$ -
Fiscais / Despachantes	R$ 2.609,37
Manutenção	R$ 707,72
Administrativo	R$ 690,30
Benefícios	R$ 320,34
Plano Saúde	R$ 105,54
Alimentação	R$ 156,60
Uniformes	R$ 58,20
Seguro de Vida	R$ -
Pró-labore Diretoria	R$ 2.090,00

5.0 Taxa de Remuneração Anual

Taxa Anual	12,00%

6.0 Seguros, Impostos e Bilhetagem

	Micro	Midi	Básico
Seguro Obrigatório (anual)	R$ 10,57	R$ -	R$ 10,57
IPVA (anual - alíquota de 1%)	R$ 1.210,44	R$ -	R$ 1.153,32
Despesa com Licenciamento	R$ 105,78	R$ -	R$ 105,78
Seguro de Responsabilidade Civil	R$ -	R$ -	R$ -

Bilhetagem	1,50%	% do Custo Total

7.0 Resumo - Cálculo Automático

7.1 Dados Operacionais

	Micro	Midi	Básico	Total
Frota Operacional	3	0	3	6
Frota Reserva	3	0	14	17
Frota Total	6	0	17	23
Quilometragem Mensal				
Operacional	37.124			37.124
Ociosa	1.148			1.148
Total	38.272			38.272
Produção Média Mensal	6.379			6.379

Demanda

Passageiros sem Desconto			42.074
Passageiros com Desconto	(desconto =	20,00%)	0
Passageiros Gratuito			9.168
Passageiros Total			51.242
Passageiros Equivalentes			42.074

Índice de passageiros por Quilomêtro	IPK	1,34
Índice de passageiros efetivos por Quilomêtro	IPKe	1,10

Impostos e Taxas

P.I.S.	0,00%
COFINS	0,00%
INSS	1,05%
ISS	3,00%
CSLL	2,88%
Outorga	1,46%
-	0,00%
Total de Impostos e Taxas	8,39%
UFIR	

7.2 Resumo dos Custos

Custo Variável

CV (R$ / Km)		km		Custo Variável
1,5396	x	38.272	=	R$ 58.923,30

Custo Fixo Operacional

CFo (R$/veic./mês)		Fo		Custo
19.393,6485	x	6	=	R$ 116.361,89

Custo da Frota Reserva

CFo (R$/veic./mês)		Fr		Custo
5.044,2769	x	17	=	R$ 85.752,71

Custo de Bilhetagem	=	Custo R$ 3.915,57
Subsídio para deficientes	=	Receita R$ -

CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS	**R$ 264.953,46**
CUSTO TOTAL	**R$ 289.218,93**
Custo Médio por Passageiro	**R$ 6,87**
Custo por Km Rodado	**R$ 7,5569**

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

1 Custos Variáveis

1.1 Combustível (Óleo Diesel)

		Coef. Consumo		Preço		Valor (R$ / Km)
1.1.1	Microônibus	0,2650	(l/km) x	2,3089	R$/l =	0,6119
1.1.2	Midiônibus	0,3200	(l/km) x	2,3089	R$/l =	0,7388
1.1.3	Ônibus Básico	0,4100	(l/km) x	2,3089	R$/l =	0,9466
1.1.4	Ponderado (pela frota)					0,8593

		Coef. Consumo		Preço óleo diesel		Valor (R$ / Km)
1.2	Lubrificantes	0,0290	(l/km) x	2,3089	R$/l =	0,0670

1.3 Rodagem

1.3.1 - Microônibus	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.489,49	=	R$ 8.936,94	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 410,00	=	R$ 4.920,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Microônibus				R$ 13.856,94	1.3.1

1.3.2 - Midiônibus	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.489,49	=	R$ 8.936,94	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 410,00	=	R$ 4.920,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Midiônibus				R$ 13.856,94	1.3.2

1.3.3 - Ônibus Básicos	Quantidade	Preço		Valor (R$)	
Pneus	1 x 6 x	R$ 1.449,62	=	R$ 8.697,72	
Recapagens	2 x 6 x	R$ 440,00	=	R$ 5.280,00	
Câmaras	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Protetores	2 x 6 x	R$ -	=	R$ -	
Total Ônibus Básico				R$ 13.977,72	1.3.3

1.3.4 - Custo Total com Rodagem Ponderado pela Frota (1.3.1 + 1.3.2 + 1.3.3) / Frota Total		R$ 13.946,21
1.3.5 - Vida Útil (km)		105.000
1.3.6 - R$ / km relativos a Rodagem (1.3.4 / 1.3.5)		0,1328

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

1.4 Peças e Acessórios

Coef. Consumo		Preço Médio Ponderado Veículo Novo sem rodagem		PMM		R$/km
0,0083	x	R$ 367.794,91	/	6,379	=	0,480501

1.5 Distribuição dos Custos Variáveis

1.5.1	Óleo Diesel (1.1.4)	0,8593
1.5.2	Lubrificantes (1.2.7)	0,0670
1.5.3	Rodagem (1.3.6)	0,1328
1.5.4	Peças e Acessórios (1.4)	0,4805
1.5.5	Total (1.5.1 + 1.5.2 + 1.5.3 + 1.5.4)	1,5396

2 Custos Fixos

2.1 Despesas com Pessoal

	Salários		FU (Ônibus Básico e Midi)		Encargo Social		R$ / veic. / mês
Motoristas Ônib.Básico e Midi	R$ 470,48	x	6,0000	x	1,4401	=	R$ 4.065,27
Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	1,4401	=	R$ -
Fiscais	R$ 2.609,37	x	0,1667	x	1,4401	=	R$ 626,30
Manutenção	R$ 707,72	x	4,1667	x	1,4401	=	R$ 4.246,67
Administrativo	R$ 690,30	x	1,3333	x	1,4401	=	R$ 1.325,50
Benefícios	R$ 320,34	x	11,6667			=	R$ 3.737,30
Sub-Total 1 (2.1.1)							R$ 14.001,04

	Salários		FU (Micro)		Encargo Social		
Motoristas Micro	R$ 470,48	x	6,0000	x	1,4401	=	R$ 4.065,27
Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	1,4401	=	R$ -
Fiscais	R$ 2.609,37	x	0,1667	x	1,4401	=	R$ 626,30
Manutenção	R$ 707,72	x	4,1667	x	1,4401	=	R$ 4.246,67
Administrativo	R$ 690,30	x	1,3333	x	1,4401	=	R$ 1.325,50
Benefícios	R$ 320,34	x	11,6667			=	R$ 3.737,30
Sub-Total 2 (2.1.2)							R$ 14.001,04

Cálculo do V. Ponderado

Tipo de Veículo	Custo com Pessoal		Frota Operacional por Tipo		R$ / mês
Ônibus Básico + Midi	R$ 14.001,04 (2.1.1)	x	3	=	R$ 42.003,11
Micro	R$ 14.001,04 (2.1.2)	x	3	=	R$ 42.003,11
Total			6 (2.1.3)	(2.1.4)	R$ 84.006,23
Custo de Pessoal (2.1.4 / 2.1.3)				= (2.1.5)	R$ 14.001,04

	Coeficiente	Custo de Pessoal	R$ / veic. / mês
Pró-Labore da Diretoria (2.1.6)			R$ 348,33
Total (2.1.5 + 2.1.6)		(2.1.7)	R$ 14.349,37

2.2 Depreciação e Remuneração do Capital de Veículos

Vida Útil

Microônibus	10 anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Midiônibus	10 anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Ônibus Básico	10 anos	Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa Anual			12%	ao ano

2.2.1 - Depreciação e Remuneração de Ônibus Microônibus

Preço Veículo Novo com pneus R$ 295.536,94 Preço Veículo Novo sem Pneus R$ 286.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês	Cf./Veic.	Coef. / Frota	R$/veic./mês	R$/veic. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4	6	1,0000	0,1145	0,1145	R$ 2.734,6417	0,5582	0,5582	R$ 164.968,72	R$ 1.564,7249
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
					R$ -				
					R$ -				
					R$ -				
					R$ -				
Total	6	1,0000	0,9000	0,1145	R$ 2.734,6417				R$ 1.564,7249

1 = quantidade de veículos Microônibus
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Microônibus (11+12) (2.2.1) R$ 4.299,37

2.2.2 - Depreciação e Remuneração de Midiônibus

Preço Veículo Novo com pneus R$ 362.536,94 Preço Veículo Novo sem pneus R$ 353.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês	Cf./Veic.	Coef. / Frota	R$/veic./mês	R$/veic. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$ -	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$ -	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$ -	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$ -	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
Total	0	0,0000	0,9000	0,0000	R$ -				R$ -

1 = quantidade de Midiônibus
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Midiônibus (11+12) (2.2.2) R$ -

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

2.2.3 - Depreciação e Remuneração de Ônibus Básicos

Preço Veículo Novo com pneus R$ 393.297,72 Preço Veículo Novo sem pneus R$ 384.600,00

Faixa de Idade	Quantidade	Participação	Depreciação			Remuneração			Total
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês	Cf./Veic.	Coef. / Frota	R$/veic./mês	R$/veic. Mês
	1	3	4	5	6	7	8	9	10
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$ -	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$ -	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$ -	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$ -	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$ -	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6	5	0,4167	0,0818	0,0341	R$ 1.092,3708	0,3455	0,1440	R$ 56.618,48	R$ 537,0252
6 - 7	2	0,1667	0,0655	0,0109	R$ 349,8792	0,2637	0,0440	R$ 17.285,43	R$ 163,9520
7 - 8	4	0,3333	0,0491	0,0164	R$ 524,5517	0,1982	0,0661	R$ 25.983,87	R$ 246,4565
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$ -	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10	1	0,0833	0,0164	0,0014	R$ 43,8017	0,1164	0,0097	R$ 3.814,99	R$ 36,1851
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$ -	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
		0,0000			R$ -				
Total	12	1,0000	0,9000	0,0627	R$ 2.010,6033				R$ 983,6187

1 = quantidade de Ônibus Básicos
2 = Total da coluna 1
3 = 1 / 2
5 = 3 x 4
6 = (5 x Preço do veículo novo sem pneu) / 12
8 = 7 x 3
9 = 8 x Preço do veículo novo com pneus, câmaras e protetores
10 = 9 x Taxa de Remuneração Mensal = 9 x ((1 + Tx anual)0,0833 - 1)
11 = Total da coluna 6
12 = Total da coluna 10

Custo de Depreciação e Remuneração de Ônibus Básicos (11+12) (2.2.3) R$ 2.994,22

2.2.4 - Depreciação e Remuneração de Veículos

				Frota		
Microônibus	R$ 4.299,37	(2.2.1)	x	6	=	R$ 25.796,20
Midiônibus	R$ -	(2.2.2)	x	0	=	R$ -
Ônibus Básicos	R$ 2.994,22	(2.2.3)	x	12	=	R$ 35.930,66
			Total	18	(2.2.5)	R$ 61.726,86 (2.2.6)
			Total Ponderado (2.2.6 / 2.2.5)			R$ 3.429,27 (2.2.7)

2.3 - Remuneração do Capital aplicado em amoxarifado e instalações

2.3.1 - Remuneração do Capital aplicado em almoxarifado

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0003	x	R$ 367.794,91	=	R$ 110,34

2.3.2 - Remuneração do Capital aplicado em instalações e equipamentos

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0004	x	R$ 367.794,91	=	R$ 147,12

2.3.3 - Total (2.3.1+2.3.2) R$ 257,46

2.4 - Depreciação de máquinas, instalações e equipamentos

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0001	x	R$ 367.794,91	=	R$ 36,78

2.5 - Despesas Administrativas Diversas

		preço do veículo novo (ponderado)		R$ / veíc. / mês
0,0033	x	R$ 367.794,91	=	R$ 1.213,72

2.6 - Seguros e IPVA

	R$ / veíc. / ano			R$ / veíc. / mês
2.6.1 - Despesas com Seguro Obrigatório				
Seguro Obrigatório	R$ 10,57	/	12	= R$ 0,88
2.6.2 - Despesas com IPVA				
Despesa com IPVA	R$ 1.168,22	/	12	= R$ 97,35
2.6.3 - Despesas com Seguro de Responsabilidade Civil	R$ -	/	12	= R$ -
2.6.4 - Despesas com Licenciamento	R$ 105,78	/	12	= R$ 8,82
2.6.5 - Total (2.6.1 + 2.6.2 + 2.6.3 + 2.6.4)				R$ 107,05

Planilha de Apropriação de Custos - Ubá / MG

2.7 - Custos Fixos Operacionais - (CFo)

	R$ / veic. / mês
2.7.1 Pessoal (2.1.7)	R$ 14.349,37
2.7.2 - Depreciação e Remuneração do Capital aplicado em Veículos (2.2.7)	R$ 3.429,27
2.7.3 - Remuneração de Almoxarifado e Instalações (2.3.3)	R$ 257,46
2.7.4 - Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos (2.4)	R$ 36,78
2.7.5 - Despesas Administrativas Diversas (2.5)	R$ 1.213,72
2.7.6 - Despesas com Seguros e IPVA (2.6.5)	R$ 107,05
2.7.7 - Total (2.7.1 + 2.7.2 + 2.7.3 + 2.7.4 + 2.7.5 + 2.7.6)	R$ 19.393,65

2.8 - Total dos Custos Fixos da Frota Reserva

	R$ / veic. / mês
2.8.1 - Depreciação e Remuneração do Capital aplicado em veículos (2.2.7)	R$ 3.429,27
2.8.2 - Remuneração de Almoxarifado e Instalações (2.3.3)	R$ 257,46
2.8.3 - Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos (2.4)	R$ 36,78
2.8.4 - Despesas Administrativas Diversas (2.5)	R$ 1.213,72
2.8.5 - Despesas com Seguros e IPVA (2.6.5)	R$ 107,05
2.8.6 - Total (2.8.1 + 2.8.2 + 2.8.3 + 2.8.4 + 2.8.5)	R$ 5.044,28

3 Custos

Frota	Microônibus	Midiônibus	Ônibus Básico	Total
Operacional	3	0	3	6
Reserva	3	0	14	17
Total	6	0	17	23

Quilometragem Mensal	Total
Operacional	37.124
Ociosa	1.148
Total	38.272
PMM	6.379

	Total
	37.124
	1.148
	38.272
	6.379

Demanda Mensal	
Passageiro Total	51.242
Passageiro Econômico	42.074

Dem. Equiv

Índice de Passageiros por Quilômetro	
Passageiros Totais	1,339
Passageiros Econômicos	1,099

IPK
IPKe

Impostos/taxas	
P.I.S.	0,00%
COFINS	0,00%
INSS	1,05%
ISS	3,00%
CSLL	2,88%
Outorga	1,46%
Total de Impostos e Taxas	8,39%

Tot. de Imp

3.1 - Custo Variável

(R$ / Km)			km mensal total		Custo Variável
1,5396	(1.5.5)	x	38.272	=	R$ 58.923,30

3.2 - Custo Fixo Operacional

(R$/veic./mês)			frota operacional total		Custo Fixo da f. operacional
19.393,6485	(2.7.7)	x	6	=	R$ 116.361,89

3.3 - Custo da Frota Reserva

(R$/veic./mês)			frota reserva total		Custo Fixo da reserva
5.044,2769	(2.8.6)	x	17	=	R$ 85.752,71

3.4 - Bilhetagem (3.1 + 3.2 + 3.3) x % bilhetagem R$ 3.915,57

3.5 - Subsídio para deficientes	=	Receita
		R$ -

3.6 - CUSTO TOTAL SEM IMPOSTOS (3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.4) R$ 264.953,46 / mês

3.7 - CUSTO TOTAL COM IMPOSTOS (3.5) x (1 / (1 - Tot. de Impost.)) R$ 289.218,93

4 CUSTO MÉDIO POR PASSAGEIRO

Cp = CUSTO TOTAL COM IMPOSTOS E BILHETAGEM (3.6) / Demanda Equival. R$ 6,87 / passag.

Encargos Sociais

Grupo A

INSS	0,00%
Acidentes de trabalho	4,79%
Salário educação	2,50%
INCRA	0,20%
SENAT	1,00%
SEST	1,50%
SEBRAE	0,60%
FGTS	8,00%
Total	**18,59%**

Grupo B

Abono de férias	2,78%
Décimo terceiro salário	8,33%
Aviso Prévio Trabalhado	0,07%
Licença Paternidade	0,04%
Licença Funeral	0,01%
Licença Casamento	0,02%
Adicional Noturno	2,24%
Total	**13,49%**

Grupo C

Depósito por rescisão	4,54%
Aviso prévio indenizado	4,56%
Indenização Adicional	0,33%
Total	**9,43%**

Grupo D

Incidência A x B	2,51%

Total	**44,01%**

Remuneração e Depreciação

Micro

Preço Veículo Novo	R$ 295.536,94	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 286.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd Ônibus	Participação	Depreciação				Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês		Coef. Valor Veic.	Coef. sobre Frota	R$/veic./mês	Total R$/veic./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$	-	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$	-	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0	R$	-	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4	6	1,0000	0,1145	0,1145	R$	2.734,6417	0,5582	0,5582	R$ 164.968,7199	R$ 1.564,7249
4 - 5		0,0000	0,0982	0	R$	-	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0	R$	-	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0	R$	-	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0	R$	-	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0	R$	-	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0	R$	-	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0	R$	-	0,1	0,0000	R$ -	R$ -
-					R$	-				
-					R$	-				
-					R$	-				
-					R$	-				
-					R$	-				
Total	6	1,0000	0,9000		**R$**	**2.734,6417**				**R$ 1.564,7249**

Midi

Preço Veículo Novo	R$ 362.536,94	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 353.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd Ônibus	Participação	Depreciação				Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês		Coef. Valor Veic.	Coef. sobre Frota	R$/veic./mês	Total R$/veic./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$	-	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$	-	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$	-	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$	-	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$	-	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6		0,0000	0,0818	0,0000	R$	-	0,3455	0,0000	R$ -	R$ -
6 - 7		0,0000	0,0655	0,0000	R$	-	0,2637	0,0000	R$ -	R$ -
7 - 8		0,0000	0,0491	0,0000	R$	-	0,1982	0,0000	R$ -	R$ -
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$	-	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10		0,0000	0,0164	0,0000	R$	-	0,1164	0,0000	R$ -	R$ -
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$	-	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
Total	0	0,0000	0,9000		**R$**	-				**R$** -

Básico

Preço Veículo Novo	R$ 393.297,72	
Preço Veículo Novo sem Pneus Câmaras e Protetores	R$ 384.600,00	
Vida Útil	10	anos
Valor Residual	10%	ao final da vida útil
Taxa de Remuneração Anual Pretendida	12%	

Faixa de Idade	Qtd. Ônibus	Participação	Depreciação				Remuneração			
			Taxa	Coef.	R$/veic./mês		Coef. Valor Veic.	Coef. sobre Frota	R$/veic./mês	Total R$/veic./mês
0 - 1		0,0000	0,1636	0,0000	R$	-	1,0000	0,0000	R$ -	R$ -
1 - 2		0,0000	0,1473	0,0000	R$	-	0,8364	0,0000	R$ -	R$ -
2 - 3		0,0000	0,1309	0,0000	R$	-	0,6891	0,0000	R$ -	R$ -
3 - 4		0,0000	0,1145	0,0000	R$	-	0,5582	0,0000	R$ -	R$ -
4 - 5		0,0000	0,0982	0,0000	R$	-	0,4437	0,0000	R$ -	R$ -
5 - 6	5	0,4167	0,0818	0,0341	R$	1.092,3708	0,3455	0,1440	R$ 56.618,4843	R$ 537,0252
6 - 7	2	0,1667	0,0655	0,0109	R$	349,8792	0,2637	0,0440	R$ 17.285,4348	R$ 163,9520
7 - 8	4	0,3333	0,0491	0,0164	R$	524,5517	0,1982	0,0661	R$ 25.983,8694	R$ 246,4565
8 - 9		0,0000	0,0327	0,0000	R$	-	0,1491	0,0000	R$ -	R$ -
9 - 10	1	0,0833	0,0164	0,0014	R$	43,8017	0,1164	0,0097	R$ 3.814,9879	R$ 36,1851
10 - +		0,0000	0,0000	0,0000	R$	-	0,1000	0,0000	R$ -	R$ -
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
-		0,0000			R$	-				
Total	12	1,0000	0,9000		**R$**	**2.010,6033**				**R$ 983,6187**

Resumo

	mar/20	abr/20	mai/20	TOTAL	MÉDIA
PASSAGEIROS EQUIVALENTES	94.654	34.551	42.074	171.279	57.093
QUILOMETRAGEM TOTAL	73.980	34.868	38.272	147.120	49.040
CUSTO TOTAL	R$ 475.366,02	R$ 285.224,58	R$ 289.218,93	R$ 1.049.809,53	R$ 349.936,51
Custo Médio por Passageiro	R$ 5,02	R$ 8,26	R$ 6,87	R$ 6,13	
Custo por Km Rodado	R$ 6,4256	R$ 8,1801	R$ 7,5569	R$ 7,1357	
Desequilíbrio tarifário	R$ 149.754,8875	R$ 164.296,0802	R$ 141.959,9309	R$ 456.010,90	R$ 152.003,63

ANEXO III

(Nota Técnica CAOPP nº 03/2020)

QUESTÃO ABORDADA: CONCESSÃO DE SUBSÍDIO À CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO ADMINISTRATIVO. PANDEMIA DO NOVO CORONAVÍRUS.

Não bastassem milhares de vidas de seres humanos ceifadas e outras tantas que se anuncia também o serão nos próximos meses, no campo econômico uma das consequências decorrentes da pandemia que estamos vivenciando provavelmente será o desequilíbrio em relações advindas de contratos, sejam eles de natureza pública ou privada, com potencial para influenciar nas taxas de desemprego, nos índices de produção das indústrias, na oferta de produtos e serviços, dentre outros.

Em artigo, os autores Lucas Sant'Anna, Elton Minasse e Yuri Camelo Ribeiro afirmam:

> Os serviços públicos no geral sofrerão, portanto, impacto sensível e, muito provavelmente, sem precedentes, em razão da pandemia. É fácil notar alguns setores que serão ainda mais afetados, como prestadores de serviços de transporte coletivo de passageiros ou cargas, operadores de infraestrutura logística (rodovias, aeroportos, ferrovias e portos) e prestadores de serviços de saúde, entre outros.[1]

A perda de demanda, a exemplo dos prestadores de serviços de transporte, ou o aumento excessivo dela, como no caso de prestadores de serviços de saúde, são fatores para os quais o gestor público também não poderá fechar os olhos. O equilíbrio econômico dos entes

[1] Disponivel em https://www.machadomeyer.com.br/pt/inteligencia-juridica/publicacoes-ij/contratos-e-negociacoes-complexas/os-efeitos-da-pandemia-de-covid-19-sobre-os-contratos-comerciais-e-administrativos, acessado em 27/03/2020.

federativos da República Brasileira depende, em boa parcela, da forma como os gestores públicos irão encarar tais situações decorrentes da calamidade pública que nos assola.

Ocorre que, frente à imprevisibilidade da pandemia do COVID-19 e suas proporções, nosso ordenamento jurídico afigura-se um tanto quanto árido para o fim de superar os desafios que se apresentam a cada dia, relacionados à vigência, cumprimento de prazos, atendimento da demanda surgida e equilíbrio econômico-financeiro dos contratos celebrados em momento anterior à instalação da crise, tanto por particulares quanto pela Administração Pública.

A Lei nº 4.320/64 estabelece o tratamento normativo das finanças públicas e cria regras gerais para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Suas disposições são mais abrangentes que às da Lei de Responsabilidade Fiscal, na medida em que dispõe sobre todos os institutos fundamentais do Direito Financeiro, tais como receita e despesa, disciplinando ainda todo o sistema orçamentário nacional.

Tratando do tema em apreço, a equipe da Revista Zênite, em texto publicado em seu sítio eletrônico, tece os seguintes comentários:

> Quais os instrumentos dispostos na Lei de Licitações para lidar com crise dessa dimensão? A supressão de até 25% do valor inicial atualizado do quantitativo contratado? A suspensão da execução do contrato por ato unilateral da Administração pelo prazo de até 120 dias? A aplicação de sanções administrativas pelo descumprimento das obrigações contratadas?
>
> A Lei 8.666 não oferece solução para o problema que agora aflige a sociedade porque não foi pensada para tanto. A adoção das medidas previstas na Lei 8.666/1993 não surtirá o efeito necessário para lidar com a crise porque seus institutos não têm essa finalidade.
>
> Dessa forma, simplesmente, rescindir unilateralmente contratos por razões de interesse público, em vez de resolver o problema, agravará a emergência, na medida

> em que trabalhadores perderão sua fonte de subsistência, indispensável para lidar com os efeitos da crise, e empresas certamente caminharão para a falência. Pior do que isso, vencido o momento mais dramático da crise, a rapidez para a recuperação econômica ficará prejudicada.[2]

A solução proposta no texto é a negociação com fornecedores, priorizando a manutenção dos vínculos empregatícios. Destacam, ainda, os autores, que a segurança da decisão do gestor se alicerçaria no disposto do artigo 22 do Decreto-Lei 4.657/1942 (Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro), *in verbis*:

> Art. 22 Na interpretação de normas sobre gestão pública, serão considerados os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, sem prejuízo dos direitos dos administrados.
>
> Parágrafo 1o Em decisão sobre regularidade de conduta ou validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, serão consideradas as circunstâncias práticas que houverem imposto, limitado ou condicionado a ação do agente.

Pois bem! Em tempos de normalidade, a concessão de subvenções ou subsídios segue um regramento legal rígido, mormente as regras financeiras e orçamentárias exigidas tanto pelo já citado Decreto-Lei 4320/64 quanto pela Lei de Responsabilidade Fiscal que, em seu artigo 16, dispõe que:

> Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:
>
> I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;
>
> II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

[2] Disponível em https://www.zenite.blog.br/contratos-administrativos-em-andamento-serao-impactados-pela-pandemia-da-covid-19-coronavirus-como-a-administracao-direta-indireta-e-as-estatais-devem-atuar-na-avaliacao-dessas-repercussoes-e-na-c/, acessado em 27/03/2020.

Ocorre que em situações imprevisíveis como a presente, em que a atuação estatal é urgente e necessária para atenuar os efeitos da crise econômica que se instala em decorrência da COVID-19, o arcabouço legal existente, smj, mostra-se frágil ante a urgência do agir estatal.

Tanto o é que em 29/03/2020, nos autos da ADI 6357, ajuizada pelo Presidente da República objetivando fosse conferida interpretação conforme a Constituição aos artigos 14, 16, 17 e 24 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), e ao artigo 114, *caput, in fine*, e § 14, da Lei de Diretrizes Orçamentárias do ano de 2020 (LDO/2020), o Relator Ministro Alexandre de Moraes concedeu a liminar requerida com os fundamentos cuja transcrição julga-se necessária ante a importância da matéria no momento:

> O reconhecimento da constitucionalidade dos artigos 14; 17 e 24 da LRF – e essa conclusão é inteiramente aplicável aos artigos 16 da LRF e 114, *caput, in fine* e §14 da LDO/2020 – significa que a responsabilidade fiscal é um conceito indispensável não apenas para legitimar a expansão de despesas rígidas e prolongadas sob um processo deliberativo mais transparente, probo e rigoroso, mas, principalmente, para garantir que os direitos assim constituídos venham a ser respeitados sem solução de continuidade, de forma a atender às justas expectativas de segurança jurídica dos seus destinatários e evitar a nefasta corrosão da confiabilidade conferida aos gestores públicos.
>
> A LRF, portanto, instituiu um inovador modelo regulatório das finanças públicas, baseado em medidas gerais de transparência, de programação orçamentária, de controle e de acompanhamento da execução de despesas e de avaliação de resultados, destinadas, entre outras coisas, a incrementar a prudência na gestão fiscal e a sincronizar as decisões tomadas pelos Estados e pelos Municípios com os objetivos macroeconômicos estabelecidos nacionalmente pela União.
>
> I. A importância de planejamento e a garantia de transparência são os dois pressupostos mais importantes para a responsabilidade na gestão fiscal, a serem realizados mediante prevenção de riscos e possíveis desvios do equilíbrio fiscal.

Há, porém, situações onde o surgimento de condições supervenientes absolutamente imprevisíveis afetam radicalmente a possibilidade de execução do orçamento planejado, tendo a própria LRF, em seu artigo 65, estabelecido um regime emergencial para os casos de reconhecimento de calamidade pública, onde haverá a dispensa da recondução de limite da dívida, bem como o cumprimento da meta fiscal; evitando-se, dessa maneira, o contingenciamento de recursos; além do afastamento de eventuais sanções pelo descumprimento de limite de gastos com pessoal do funcionalismo público.

Na presente hipótese, o Congresso Nacional reconheceu, por meio do Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, a ocorrência de estado de calamidade pública em decorrência da pandemia de COVID-19 declarada pela Organização Mundial de Saúde, atendendo à solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem nº 93,de 18 de março de 2020. Como ressaltado pelo requerente:

"O desafio para as autoridades governamentais em todo o mundo, além das evidentes questões de saúde pública, reside em ajudar empresas e pessoas, especialmente aquelas mais vulneráveis à desaceleração do crescimento econômico, a atravessar este momento inicial, garantindo que estejam prontas para a retomada quando o problema sanitário tiver sido superado. Nesse sentido, a maioria dos países vêm anunciando pacotes robustos de estímulo fiscal e monetário, bem como diversas medidas de reforço à rede de proteção social, visando atenuar as várias dimensões da crise que se desenha no curtíssimo prazo.

(...)

Neste sentido, é inegável que no Brasil as medidas para enfrentamento dos efeitos da enfermidade gerarão um natural aumento de dispêndios públicos, outrora não previsíveis na realidade nacional. Tanto isso é verdade que, apenas para fins de início do combate do COVID-19, já houve a abertura de crédito extraordinário na Lei Orçamentária Anual no importe de mais de R$ 5 bilhões (Medida Provisória nº 924, de 13 de março de 2020), longe de se garantir, contudo, que tal medida orçamentária é a única suficiente para dar cobertura às consequências decorrentes deste evento sem precedentes".

O surgimento da pandemia de COVID-19 representa uma condição superveniente absolutamente imprevisível e de consequências gravíssimas, que, afetará, drasticamente, a execução orçamentária anteriormente planejada, exigindo

atuação urgente, duradoura e coordenada de todos as autoridades federais, estaduais e municipais em defesa da vida, da saúde e da própria subsistência econômica de grande parcela da sociedade brasileira, tornando, por óbvio, logica e juridicamente impossível o cumprimento de determinados requisitos legais compatíveis com momentos de normalidade.

O excepcional afastamento da incidência dos artigos 14, 16, 17 e 24 da LRF e 114, *caput, in fine*, e § 14, da LDO/2020, durante o estado de calamidade pública e para fins exclusivos de combate integral da pandemia de COVID-19, não conflita com a prudência fiscal e o equilíbrio orçamentário intertemporal consagrados pela LRF, pois não serão realizados gastos orçamentários baseados em propostas legislativas indefinidas, caracterizadas pelo oportunismo político, inconsequência, desaviso ou improviso nas Finanças Públicas; mas sim, gastos orçamentários destinados à proteção da vida, saúde e da própria subsistência dos brasileiros afetados por essa gravíssima situação; direitos fundamentais consagrados constitucionalmente e merecedores de efetiva e concreta proteção.

A Constituição Federal, em diversos dispositivos, prevê princípios informadores e regras de competência no tocante à proteção da vida e da saúde pública, destacando, desde logo, no próprio preâmbulo, a necessidade de o Estado Democrático assegurar o bem-estar da sociedade. Logicamente, dentro da ideia de bem-estar, deve ser destacada como uma das principais finalidades do Estado a efetividade de políticas públicas destinadas à saúde.

O direito à vida e à saúde aparecem como consequência imediata da consagração da dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil. Nesse sentido, a Constituição Federal consagrou, nos artigos 196 e 197, a saúde como direito de todos e dever do Estado, garantindo sua universalidade e igualdade no acesso às ações e serviços de saúde.

A gravidade da emergência causada pela pandemia do COVID-19 (Coronavírus) exige das autoridades brasileiras, em todos os níveis de governo, a efetivação concreta da proteção à saúde pública, com a adoção de todas as medidas possíveis para o apoio e manutenção das atividades do Sistema Único de Saúde.

O desafio que a situação atual coloca à sociedade brasileira e às autoridades públicas é da mais elevada gravidade, e não pode ser minimizado. A pandemia de COVID-19 (Coronavírus) é uma ameaça real e iminente, que irá extenuar a

capacidade operacional do sistema público de saúde, com consequências desastrosas para a população, caso não sejam adotadas medidas de efeito imediato, inclusive no tocante a garantia de subsistência, empregabilidade e manutenção sustentável das empresas.

A temporariedade da não incidência dos artigos 14, 16, 17 e 24 da LRF e 114, *caput, in fine,* e § 14, da LDO/2020 durante a manutenção do estado de calamidade pública; a proporcionalidade da medida que se aplicará, exclusivamente, para o combate aos efeitos da pandemia do COVID-19 e a finalidade maior de proteção à vida, à saúde e a subsistência de todos brasileiros, com medidas sócio econômicas protetivas aos empregados e empregadores estão em absoluta consonância com o princípio da razoabilidade, pois, observadas as necessárias justiça e adequação entre o pedido e o interesse público.

Presentes, portanto, os requisitos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*, para a concessão da medida cautelar pleiteada, pois comprovado o perigo de lesão irreparável, bem como a plausibilidade inequívoca e os evidentes riscos sociais e individuais, de várias ordens, caso haja a manutenção de incidência dos referidos artigos durante o estado de calamidade pública, em relação as medidas para a prevenção e combate aos efeitos da pandemia de COVID-19.

Diante do exposto, CONCEDO A MEDIDA CAUTELAR na presente ação direta de inconstitucionalidade, ad referendum do Plenário desta SUPREMA CORTE, com base no art. 21, V, do RISTF, para CONCEDER INTERPRETAÇÃO CONFORME À CONSTITUIÇÃO FEDERAL, aos artigos 14, 16, 17 e 24 da Lei de Responsabilidade Fiscal e 114, *caput, in fine* e § 14, da Lei de Diretrizes Orçamentárias/2020, para, durante a emergência em Saúde Pública de importância nacional e o estado de calamidade pública decorrente de COVID-19, afastar a exigência de demonstração de adequação e compensação orçamentárias em relação à criação/expansão de programas públicos destinados ao enfrentamento do contexto de calamidade gerado pela disseminação de COVID-19.

Ressalto que, a presente MEDIDA CAUTELAR se aplica a todos os entes federativos que, nos termos constitucionais e legais, tenham decretado estado de calamidade pública decorrente da pandemia de COVID-19. (grifo e negrito nossos)

Por óbvio, com tal decisão, o Ministro Alexandre de Moraes não está dando um cheque em branco para o gestor público conceder subvenções ou subsídios desarrazoados, distanciados do interesse público. O que se extrai desta notável decisão é uma sinalização de creditar boa-fé ao agir estatal no enfrentamento da crise provocada pela pandemia do COVID19, ao mesmo tempo em que também lhe impõe responsabilidade.

De fato, o grau de ineditismo da crise que ora assola o país, tem gerado pronunciamentos e decisões nos mais variados sentidos. Um julgamento sobre os caminhos adotados por cada administrador público deverá considerar todas as circunstâncias vividas, inclusive a urgência na tomada de decisão. E em relação ao controle destas decisões, o primordial será verificar a boa fé e o propósito de atender o interesse público.

Os impactos da crise na economia do país são inevitáveis, da mesma forma que a celeridade e o grau de acerto na tomada de decisão pelos gestores públicos ditarão se serão minimizados ou maximizados.

Em debate promovido pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção[3], o advogado Fernando Vernalha expôs as possíveis soluções para os contratos públicos cujo cumprimento na forma como pactuada se tornou, de alguma forma, inadequado. Seriam elas a suspensão temporária do contrato, a reprogramação do cronograma físico financeiro em caso de obras, o reequilíbrio contratual ou a extinção do contrato.

Nesse contexto, já foi informado a este Centro de Apoio Operacional, por órgão de execução do MPMG, a realização por município mineiro de repasse de recursos públicos a concessionária de serviço público, como de transporte coletivo, a título de subsídio.

[3]Disponível em https://cbic.org.br/covid-19-contratos-podem-ser-readequados-em-situacao-de-calamidade/ acessado em 01/04/2020

Entendido tal repasse como forma de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, face à repentina e elevada queda da demanda dos usuários, que, cumprindo determinação das autoridades competentes encontram-se isolados em suas casas, é de se considerá-lo legítimo, pelo menos a princípio, senão vejamos.

O artigo 65, II, 'd' da Lei 8.666/93 dispõe:

> Art. 65 Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:
>
> (...)
>
> II – por acordo das partes:
>
> (...)
>
> d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.

Como se percebe, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, previsto no dispositivo retro citado, reconhece-se apenas no caso de ocorrência de fato imprevisível ou previsível com consequências incalculáveis, posterior à celebração do contrato, que altere substancialmente a sua equação econômico-financeira e para o qual a parte prejudicada não tenha dado causa.

Neste particular, aliás, oportuno ressaltar que, na forma estabelecida no artigo 37, XXI, da Constituição Federal, é expressamente assegurado que os contratos administrativos devem

possuir cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamentos, mantidas as condições efetivas das propostas.

Na mesma linha, é a esclarecedora lição do mestre Celso Antônio Bandeira de Mello:

> **Aliás, a garantia do contratado ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo não poderia ser afetada nem mesmo por lei.** É que resulta de dispositivo constitucional, o art. 37, XXI, pois, de acordo com seus termos, obras, serviços, compras e alienações serão contratados com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta. **É evidente que, para serem mantidas as efetivas condições das propostas (constantes da oferta vencedora do certame licitatório que precede o contrato), a Administração terá de manter íntegra a equação econômico-financeira inicial.** Ficará, pois, defendida tanto contra os ônus que o contratado sofra em decorrência de alterações unilaterais, ou comportamentos faltosos da Administração, quanto contra elevações de preços que tornem mais onerosas as prestações a que esteja obrigado, como, ainda, contra o desgaste do poder aquisitivo da moeda provocado pela inflação, em todos dos contratos que se prolonguem no tempo. (grifo nosso)[4]

Como se vê, não obstante o panorama atual, é imprescindível que a solução conferida à questão seja formalizada com motivação clara e transparente das decisões que venham a ser tomadas pelo gestor, inclusive com a apresentação de informações qualitativas e quantitativas que comprovem o desequilíbrio.

Assim, a eventual promoção do reequilíbrio contratual exige ato administrativo formal, em cujos termos se façam constar as *devidas justificativas* e se demonstre a proporção entre a solução dada e o suposto encargo extraordinário do beneficiário caso o contrato se cumpra nos

[4] MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 28 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010, p. 631-632.

termos avençados inicialmente. Tratando-se da concessão de subsídios a empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo urbano, por exemplo, deve restar demonstrada claramente a proporção entre o valor do repasse e o efetivo encargo extraordinário suportado pela concessionária em razão da pandemia do COVID19, que também deve atentar-se para as medidas já empreendidas que possam ter provocado a redução de custos para execução do serviço (ônibus transportando menos passageiros, naturalmente consome menos combustível, menor número de veículos da frota sendo utilizados, naturalmente implica em menor necessidade de reposição de peças, etc).

Ademais, como já sustentado nas Notas Técnicas 19/2017[5] e 28/2017[6], também expedidas por este Centro de Apoio Operacional, sob a perspectiva utilitária, é sabido que a tarifa possui caráter instrumental na implementação de políticas públicas, merecendo, portanto, especial cuidado do poder concedente, uma vez que seu valor está necessariamente adstrito ou vinculado à duas condicionantes fundamentais: a justa remuneração do concessionário e a capacidade econômica do usuário.

A aferição do valor da remuneração do concessionário dá-se de forma objetiva, mediante a aplicação de fórmulas e cálculos matemáticos e financeiros, sendo fruto, basicamente, do somatório dos custos operacionais, mais parcela de amortização de investimentos, mais parcela destinada à constituição de reserva técnica e mais margem de lucro; enquanto que a capacidade econômica do usuário decorre da aferição de sua condição socioeconômica.

[5] MPMG Jurídico – Revista do Ministério Público do Estado de Minas Gerais – Patrimônio Público - Notas Jurídicas 2017 – Vol.1, pág.71.

[6] MPMG Jurídico – Revista do Ministério Público do Estado de Minas Gerais – Patrimônio Público - Notas Jurídicas 2017 – Vol.2, pág.45.

Daí permite-se concluir que o controle da tarifa está inserto no rol das atividades de interesse público, uma vez que a sua variação (majoração, redução ou mesmo supressão pela modificação do regime de prestação do serviço) é decisiva para determinar o grau e o alcance de fruição do serviço por parte dos usuários e a própria regularidade e continuidade da sua prestação.

A disciplina legislativa do tema consta da Lei nº 8.666/93, da Lei nº 8.987/95 e da Lei nº 9.074/95, não sendo demais lembrar que a defesa da alteração tarifária, com base apenas nos interesses do concessionário do serviço de transporte coletivo urbano, figura-se incompatível com o objetivo primordial e insubstituível de qualquer contrato administrativo, que é o interesse público.

Nesse sentido, destaca-se o entendimento do TJMG no acórdão proferido nos autos do processo nº 1.0024.04.425490-2/002(1):

> CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO - AÇÃO ORDINÁRIA - TRANSPORTE COLETIVO - CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA - PRETENSÃO DE OBTER INDENIZAÇÃO DECORRENTE DE PREJUÍZOS NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE - DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO DO CONTRATO - IMPROCEDÊNCIA DOS PEDIDOS - MANUTENÇÃO - IMPROVIMENTO DA IRRESIGNAÇÃO - INTELIGÊNCIA DO ART. 175 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. O reajuste de tarifas não pode atender apenas à vontade das prestadoras de serviços públicos de transporte, pois é uma atitude que envolve diversos interesses, principalmente, o de não inviabilizar a sua utilização pela população. Na permissão as condições de funcionamento podem e devem ser alteradas pelo Estado sempre que o interesse público exigir, já que os serviços públicos visam à consecução de pretensões da coletividade, não a satisfação de interesses pecuniários dos indivíduos ou de permissionárias.

Por isso, considerando que o momento não se mostra, em princípio, propício a adoção de medidas que possam implicar em reajuste de tarifas pagas pelos usuários de serviços públicos, especialmente daqueles cuja maior parcela de usuários é de trabalhadores de baixa renda, como no caso do serviço de transporte público coletivo urbano, mostra-se natural, pelo menos por ora, a opção preferencial do gestor público pela concessão de subsídio para assegurar o equilíbrio contratual, evitando com isso o repasse de encargos para os usuários do respectivo serviço público.

Outrossim, também não se permite ignorar a possibilidade de, mesmo diante do momento emergencial experimentado em todo o território nacional, haver cadeias econômicas que possam não vir a necessitar de readequação, ao mesmo tempo que outras possam exigir medidas de reequilíbrio em maior ou menor intensidade.

A par de tudo que foi dito, em arremate, convém ainda relembrar que, em razão da decisão liminar tomada pelo Ministro Alexandre de Moraes na ADI 6357, extensiva a todos os entes da federação que tenham decretado estado de calamidade pública, encontram-se suspensas as incidências do disposto nos artigos 14, 16, 17 e 24 da LRF e 114, *caput, in fine*, e §14 da LDO/2020, que exigem, para o aumento de gastos tributários indiretos e despesas obrigatórias de caráter continuado, as estimativas de impacto orçamentário-financeiro e a compatibilidade com a LDO, além da demonstração da origem dos recursos e a compensação de seus efeitos financeiros nos exercícios seguintes.

Nas palavras do eminente Ministro Alexandre de Moraes, na decisão citada, o excepcional afastamento da incidência desses artigos "não conflita com a prudência fiscal e o equilíbrio orçamentário consagrados pela LRF", ressaltando, ainda, que a proteção à vida, à saúde e à subsistência de todos os brasileiros, com medidas protetivas aos empregados e empregadores estão em absoluta consonância com o princípio da razoabilidade.

Dessa forma, reiterando ainda o já exposto no corpo da Nota Técnica nº 03/2020, sem caráter vinculante e respeitada a independência funcional do Promotor Natural, conclui este Centro de Apoio Operacional ser permitido ao poder público municipal a concessão de subsídios à concessionária de serviço público, como forma de assegurar o **equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo** respectivo diante dos efeitos advindos da pandemia do COVID19.

Tal concessão de subsídios, no entanto, não pode ser aplicada de maneira automática e geral, exigindo a realização de estudo e análise individual (caso a caso), de modo a comprovar a proporção entre a solução dada e o encargo extraordinário suportado pelo beneficiário caso o contrato administrativo se cumpra nos termos avençados inicialmente. Tratando-se da concessão de subsídios à empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo urbano, por exemplo, deve restar demonstrada claramente a proporção entre o valor do subsídio e o efetivo encargo extraordinário advindo da pandemia do Covid19 e seus reflexos no **equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo.**

Belo Horizonte, 11 de abril de 2020.

José Carlos Fernandes Junior

Promotor de Justiça

Coordenador do CAO - Patrimônio Público