



## **PARECER CONJUNTO ADMINISTRATIVO E JURÍDICO Nº 175/2024**

**PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 3902/2024.**

**SOLICITANTE:** Diretoria de Trânsito e Transporte – DTT do Município de Jaraguá do Sul

**INTERESSADOS:** Senhora dos Campos Concessionária de Transporte Urbano de Jaraguá do Sul SPE LTDA., Diretoria de Trânsito e Transporte – DTT e o Município de Jaraguá do Sul

**OBJETO:** Pedido de Primeira Revisão Tarifária Periódica – 1ª RTP, referente ao Contrato de Concessão nº 229/2021, que trata da prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Jaraguá do Sul/SC.

### **1. DO PLEITO**

Trata-se de solicitação para essa Agência Reguladora de Primeira Revisão Tarifária Periódica - 1ª RTP, requerida em 29 de novembro de 2024 pela Diretoria de Trânsito e Transporte - DTT do Município de Jaraguá do Sul, por meio do Ofício nº 651/2024/Semplu-DTT, e exarado pela Concessionária na mesma data, por meio do Ofício nº 200/2024/SDC. O pleito desta 1ª RTP refere-se ao reajuste na tarifa de remuneração de R\$ 5,17 para **R\$ 6,53 (seis reais e cinquenta e três centavos)**.

### **2. BREVE HISTÓRICO**

De acordo com o Edital de Concorrência Pública nº 129/2018, Versão III, Anexo III.3, EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO (REAJUSTE, REVISÃO DA TARIFA E ESTRUTURA TARIFÁRIA), tem-se:

#### **2 DO PROCESSO DE REAJUSTE TARIFÁRIO ANUAL**

O PRIMEIRO PROCESSO DE Reajuste Tarifário Anual ocorrerá após transcorridos 12 (doze) meses contados da data de apresentação da proposta financeira pela licitante vencedora do certame. Os reajustes subsequentes serão realizados anualmente a partir do primeiro reajuste [...]

**Detalhado em capítulo específico deste Anexo, o processo de Revisão Tarifária Periódica ocorrerá a cada 3 (três) anos, sendo que, nos anos em que ocorrer, não haverá Reajuste Tarifário Anual, pois a variação dos insumos que integram os**



**cálculos da Revisão Tarifária Periódica Abrange os efeitos do Reajuste Tarifário Anual.**

[...]

**3 DO PROCESSO DE REVISÃO TARIFÁRIA PERIÓDICA**

[...]

**A cada três anos ocorrerá o Processo de Revisão Tarifária Periódica, iniciando-se o primeiro na data de 01º de Dezembro de 2022 (caso a entrada em operação do sistema ocorra até 30 de Novembro de 2019).**

[...]

**4 DO PROCESSO DE REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA**

[...]

Para determinar exatamente em quais situações a CONCESSIONÁRIA ou o PODER CONCEDENTE poderiam pedir um reequilíbrio, coloca-se a seguir as condições que permitem o pedido de Revisão Tarifária Periódica, porém em uma data-base diferente do processo ordinário (de três em três anos):

- a) A variação, em um ano consolidado, superior a 10% (Dez por cento) na demanda de passageiros equivalente prevista no processo ordinário anterior (ou no estudo de viabilidade colocado na licitação pública que antecedeu o contrato, no caso do 1º ano de operação);
- b) A inclusão, modificação ou exclusão de linhas que tenham impacto superior a 10% (Dez por cento) nos quilômetros percorridos anualmente ou a 10% (Dez por cento) da frota, quando comparado com o previsto no processo ordinário anterior (ou no estudo de viabilidade colocado na licitação pública que antecedeu o contrato, no caso do 1º ano de operação); ou ainda
- c) Qualquer mudança na regulamentação ou na legislação que tenha impacto nos custos ou na receita

A Revisão Tarifária Extraordinária pode ocorrer a qualquer momento – **ou seja, não necessariamente na mesma data-base de 1º de Dezembro** – e será aplicada a Planilha de Reequilíbrio, de forma análoga ao processo ordinário da Revisão Tarifária Periódica. (grifo nosso)

Em razão da Pandemia decorrente da Covid-19, em 2020, houve a declaração de situação de calamidade pública no território brasileiro, acompanhado pela Diretoria de Trânsito e Transportes – DTT do Município de Jaraguá do Sul (SC), que aplicou o Regime Emergencial de Operação e Custeio do Serviço Público de Transporte Coletivo, baseado no Plano de Logística Humanitária, aprovado pelo Decreto Municipal nº 13.983/2020, com vigência até o dia 03/08/2021, prazo este estabelecido pelo Decreto Municipal nº 15.111/2021.

Desta forma, embora a proposta da vencedora do certame tenha sido apresentada em novembro de 2020, o Contrato, na prática, entrou em vigor somente em agosto de 2021, através do firmamento, entre as partes interessadas, do Primeiro Termo Aditivo – 1º TA ao Contrato de Concessão nº 229/2021.



As tratativas deram-se com a mediação desta Agência Reguladora, com a instauração do Processo Administrativo nº 157/2021, que culminou à época com o Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico nº 104/2021, assim evidenciando:

[...]

Isto posto, constata-se com a formalização do Termo Aditivo, o instituto que melhor se molda é o da REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA – RTE, que deverá ser instaurada nos próximos 6 (seis) meses a 12 (doze) meses, a fim de averiguar se as medidas adotadas foram suficientes para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro ou se faz necessárias Outras medidas para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente.

Ato contínuo, foi aberto o Processo Administrativo nº 200/2022, que contemplou a 1ª RTE, incluindo dados reais para os primeiros quatro meses de contrato (agosto/21 a novembro/21), e atualizando as projeções devido aos impactos da pandemia, resultando na autorização e recomendação da aplicação da tarifa técnica de equilíbrio de R\$ 5,15, a partir de 1º de dezembro de 2021.

Para o exercício de 2022, a aplicação do reajuste deveria ser realizada em 1º de dezembro de 2022, porém, por meio do Ofício nº 625/2022/Semplu-DTT, de 22 de novembro de 2022, o Poder Concedente solicitou expressamente o cancelamento do Reajuste Anual, previsto contratualmente, objetivando a instauração da Segunda Revisão Tarifária Extraordinária – 2ª RTE, visto que o desequilíbrio apresentado à época preenchia os requisitos para deflagrar o processo de RTE. Após análise desta Agência, a 2ª RTE foi instaurada através da abertura do Processo Administrativo nº 241/2023, com a inclusão de dados reais até janeiro de 2023, e resultando na autorização e recomendação da aplicação da tarifa técnica de equilíbrio de R\$ 5,48, a partir de 1º de fevereiro de 2023.

Para o exercício de 2023, considerando a documentação encaminhada, em especial o Ofício nº 271/2023/SEMPLEU-DTT, datado de 17 de novembro de 2023, pelo qual o Município de Jaraguá do Sul encaminhou à AGIR pleito de reajuste anual, foi aberto o Processo Administrativo nº 256/2023 para tal, cuja Decisão do Diretor-Geral nº 244/2023, autorizou e recomendou a aplicação da tarifa técnica de equilíbrio de R\$ 5,17, a partir de janeiro de 2024.

Para o exercício de 2024, considerando que o contrato entrou em vigor em agosto de 2021, havia a previsão contratual para instaurar o primeiro processo de RTP. Dessa forma, em 29 de novembro de 2024, foi pleiteada pelo Poder Concedente, com aval da Concessionária,



um aumento de tarifa técnica para R\$ 6,53, com entrada em vigor em janeiro de 2025, resultante da Primeira Revisão Tarifária Periódica – 1ª RTP.

Nesse sentido, cabe ainda citar que este processo de 1ª RTP também contempla a reoneração da folha de pagamento de diversos setores da economia, incluindo o setor de transportes, conforme a Lei Federal nº 14.973/2024, bem como a decisão do Supremo Tribunal Federal de suspender a eficácia em parte da Lei Federal nº 14.784/2023, que prorrogava benefícios fiscais até 31/12/2027. Esta decisão afetou os artigos 1º, 2º, 4º e 5º da lei, sendo que este último se relaciona às empresas de transporte. Dessa forma, a alíquota da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB que antes era de 1%, passou a ser de 2% partir de 1º de outubro de 2024, resultando na aplicação segundo a Tabela 1 abaixo.

**Tabela 1 – Resumo da reoneração da folha**  
**Reoneração da folha    CPRB    INSS-encargos**

|                           |       |        |
|---------------------------|-------|--------|
| <b>Jan/25</b>             | 1,60% | 5,00%  |
| <b>Jan/26</b>             | 1,20% | 10,00% |
| <b>Jan/27</b>             | 0,80% | 15,00% |
| <b>a partir de Jan/28</b> | 0,00% | 20,00% |

Fonte: AGIR (2024).

Tendo em vista que este desequilíbrio decorre de Lei Federal, que alterou a forma de cálculo de tributos de sua competência, contudo, sobre um serviço que é de obrigação dos Municípios, a busca do equilíbrio econômico-financeiro na prestação dos serviços encontra amparo na Constituição Federal, visto que em seu artigo 30, inciso V, prevê que cabe aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de **concessão ou permissão**, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, “**como serviço de caráter essencial**”, conforme melhor detalhado no item a seguir.

### 3. AMPARO LEGAL

A Revisão Tarifária, assim como o Reajuste Tarifário, encontra amparo legal no § 2º do art. 9º e no art. 29 da Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de Concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, que assim expressam:

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.

[...]

**§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.**

[...]

Art. 29 Incumbe ao Poder Concedente:

[...]

**V – homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato. (grifo nosso)**

Cumpra registrar que a RTP está prevista no Item 3 do Anexo III.3 do Edital de Concessão, e conseqüentemente integra o Contrato em análise, contudo, o direito à revisão independe de previsão editalícia, contrato ou ainda de transcurso de prazos.

Considerando que o Legislador Constitucional previu no inciso XXI do Art. 37, que devem ser mantidas as condições efetivas da proposta, estabeleceu a noção de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a necessidade da manutenção das condições de pagamento ao particular, segundo as condições reais e concretas contidas na proposta.

Tendo em vista que o Contrato de Concessão nº 229/2021 foi firmado à luz da Lei nº 8.666/1993, suas disposições continuam válidas, sendo que em diversos dispositivos legais garantem o equilíbrio econômico-financeiro (com correspondência à nova lei de licitações), por exemplo: art. 57, §1º – garantia de equilíbrio econômico financeiro nos casos de prorrogação de contrato; art. 58, §§ 1º e 2º – modificação unilateral de contrato pela Administração Pública, assim como a alínea d, inciso II, art. 65, e §§ 5º e 6º, nos quais se disciplinam as hipóteses para restabelecer a relação inicialmente pactuada entre as partes em condições excepcionais.

A proteção constitucional do equilíbrio econômico-financeiro do contrato é medida que se presta para assegurar a posição patrimonial das partes contratantes, podendo ser prevista contratualmente, bem como invocada tanto pelo contratado quanto pela própria Administração Pública, desde que presentes as hipóteses de majoração ou minoração dos encargos do contrato e nos termos da lei.

No caso em tela, as partes (Concessionária e Concedente) buscam a análise das regras contratuais, devido ao lapso temporal, para que ao final seja determinado o percentual a ser



adotado, com o condão de ver assegurado o seu direito de restabelecer as condições originais pactuadas e reequilíbrio econômico-financeiro do contrato diante de eventos ocorridos no período do primeiro ciclo da RTP em questão.

Neste sentido o entendimento jurisprudencial é que o equilíbrio econômico-financeiro é dever imposto às partes:

ADMINISTRATIVO E PROCESSO CIVIL. CONTRATOS ADMINISTRATIVOS. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. DEVER DE AMBAS AS PARTES. SUSPENSÃO OU INTERRUPTÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. REPERCUSSÃO NA ESFERA DOS ADMINISTRADOS. PONDERAÇÃO DE VALORES. SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO. VEDAÇÃO DE TUTELA ANTECIPADA. PERIGO DE IRREVERSIBILIDADE DA MEDIDA. PRAZO ASSINALADO PARA CUMPRIMENTO CONTRATO.

1. A Administração Pública deve obedecer às normas inseridas no contrato que firma com o particular, sob pena de subverter equilíbrio econômico-financeiro que deve permear tais avenças. As cláusulas exorbitantes, entre tantas prerrogativas conferidas à Administração Pública, não podem traduzir abusos de poder tampouco autorizar contraprestação sem pagamento.

2. Qualquer decisão que implique suspensão ou interrupção de serviço para o Estado pode repercutir na esfera jurídica dos administrados, razão pela qual a ponderação de valores mostra-se fundamental para harmonizar os interesses da contratada, prestadora dos serviços, e os dos particulares que usufruem do serviço.

3. Ainda que demonstrado o débito da Administração Pública, em contratos de fornecimento de gases medicinais à rede pública de saúde do Distrito Federal, a situação fática deve ser ponderada em prol da coletividade, não autorizando o deferimento do pedido de forma emergencial, já que os pacientes não podem ficar desamparados de fornecimento de gases. Em observância ao princípio da supremacia do interesse público, impõe-se a continuidade da prestação dos serviços, mas com prazo assinalado para desobrigar a sociedade empresária contratada a manter o contrato.

4. Agravo parcialmente provido.

(Acórdão 926402, 20150020324096AGI, Relator: FLAVIO ROSTIROLA, 3ª TURMA CÍVEL, TJTDF, data de Julgamento: 9/3/2016, publicado no DJE: 15/3/2016. Pág.: Sem Página Cadastrada.) (grifo nosso)

Assim, a instauração do processo da RTP é medida que se faz necessária, pois trata-se de serviço de interesse público e a suspensão ou a paralisação dos serviços acarretarão prejuízos à sociedade.

Imprescindível registrar que a responsabilidade do Estado, neste caso, entende-se o Município como Poder Concedente, deriva diretamente da Constituição Federal, pois o inciso V do art. 30, estabelece ao Município a competência para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão os serviços públicos de interesse local.

A Constituição Federal, no § 6º do art. 37 por sua vez, estabelece a responsabilidade das pessoas jurídicas públicas ou privadas na reparação dos danos, contudo, a competência



do Município é direta e o da Concessionária dependerá de um ato intermediário que a coloca na “qualidade” de prestador de serviço público.

Desta forma, embora a responsabilidade de ambos derive do mesmo dispositivo constitucional, sua fonte imediata e sua delimitação qualitativa e quantitativa advém do contrato de Concessão.

Feitas essas considerações adentra-se na análise do Anexo III.3 do Edital nº 129/2018, que estabelece as condições a serem adotadas para a Concessão da RTP e do Contrato de Concessão nº 229/2021, no que tange ao tema:

EDITAL Nº 129/2018

[...]

ANEXO III.3 – REGRAS DE REAJUSTE E REVISÃO TARIFÁRIA

3. A REVISÃO TARIFÁRIA PERIÓDICA – RTP

Nos mercados de livre concorrência, onde ocorre a necessidade de se promover o menor preço a ser pago pelos consumidores, que podem a qualquer momento trocar de fornecedor de serviços, o denominado ponto de equilíbrio é obtido com preços tão somente suficientes para gerar lucro contábil que remunere o respectivo custo de capital. Nesta situação, a diferença entre o lucro contábil e o custo de capital é expandida na proporção da demanda de mercado.

Já na concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros pretendida, a CONCESSIONÁRIA operará sem concorrência direta, ou seja, aquela que ofereça exatamente os mesmos serviços a serem proporcionados à população. Nesta situação, cabe ao PODER CONCEDENTE promover a modicidade tarifária e produzir incentivos para aumento da demanda, replicando o que ocorre com as empresas que atuam em ambientes caracterizados pela livre concorrência.

No caso em análise, com a CONCESSIONÁRIA operando, ocorrida a situação de equilíbrio e obedecida a constância dos demais fatores, um eventual aumento na demanda de passageiros faria com que o lucro auferido fosse Maior do que o respectivo custo de capital. Nos mercados competitivos tal situação seria temporária, pois a concorrência faria com que os preços da tarifa fossem reduzidos na proporção das variações de produtividade.

Já no caso de uma concessão, uma das funções do PODER CONCEDENTE é justamente o de replicar o efeito das variações de produtividade sobre os preços, tal como se a CONCESSIONÁRIA operasse em um mercado competitivo.

Nos termos do previsto no § 1º do artigo 6º da Lei Federal nº 8.987/1995, o serviço adequado é aquele que proporciona, entre outros fatores, as condições de regularidade, eficiência, segurança e modicidade das tarifas.

Uma das formas de se obter a modicidade das tarifas a serem praticadas é o denominado Compartilhamento dos Ganhos de Produtividade e Eficiência, onde uma vez ocorrida a otimização dos fatores ligados ao rendimento e a capacidade de realização do objeto, o respectivo resultado positivo obtido seria compartilhado com os usuários do Sistema.

Para o caso de concessão dos serviços de transporte coletivo a modicidade tarifária se caracteriza como sendo uma forma de realizar o compartilhamento dos ganhos de produtividade e eficiência obtidos pela CONCESSIONÁRIA.

Todavia, há necessidade do PODER CONCEDENTE monitorar constantemente não somente os resultados obtidos pela CONCESSIONÁRIA com ainda a metodologia de compartilhamento destes últimos com os usuários.

A cada três anos ocorrerá o Processo de Revisão Tarifária Periódica, iniciando-se o primeiro na data de **01º de Dezembro de 2022** (caso a entrada em operação do sistema ocorra até 30 de Novembro de 2019).

Este processo serve para detectar o desequilíbrio econômico-financeiro na relação compactuada inicialmente entre as partes ou a possibilidade de ocorrência do processo de Compartilhamento dos Ganhos de Produtividade e Eficiência.

Nesta ocasião, serão considerados todos os valores unitários lançados pela CONCESSIONÁRIA em sua Proposta Comercial conforme Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, constante do denominado “Anexo\_IV.2– Demonstrativo\_Tarifa\_Técnica\_Proposta”, e que foram utilizados para cálculo da tarifa inicial. Cada valor unitário será atualizado por um índice específico, sendo de risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a variação (positiva ou negativa) de preços além ou aquém dos valores unitários atualizados

São estas variáveis:

- 1 O valor unitário dos ônibus (conforme orçamento a ser apresentado);
- 2 O valor unitário por KM, por tipo de ônibus (atualizados pelos mesmos pesos e índices do reajuste tarifário);
- 3 Os custos fixos anuais (atualizados pelo IGP-M), a saber:
  - 3.1 Salários do pessoal administrativo (inclusive diretoria);
  - 3.2 Custos administrativos diversos (telefone, água, etc);
  - 3.3 O & M terminais e estações de embarque;
  - 3.4 O & M Garagens e Oficinas (não compreende custo de manutenção dos ônibus, apenas a O & M dos imóveis e das instalações operacionais);
- 4 Os investimentos necessários para cumprimento do Edital (atualizados pelo IGP-M), a saber:
  - 4.1 Terrenos operacionais (garagens e oficinas);
  - 4.2 Adaptação de garagens e oficinas;
  - 4.3 Bilhetagem Eletrônica;
  - 4.4 Sistemas diversos.
- 5 São “variáveis” revistas a cada revisão tarifária:
  - 5.1 A quantidade de ônibus efetivamente utilizada na prestação dos serviços de transporte coletivo urbano (que não poderão ser utilizados para finalidade diversa);
  - 5.2 A quantidade de quilômetros efetivamente percorridos (produtiva e ociosa), conforme indicação do Sistema de Monitoramento, exceto no primeiro ano que serão utilizadas as informações geradas pelos odômetros dos veículos (que serão confrontadas/aferidas com as tabelas de itinerários de cada linha constantes no denominado “Anexo II.2.1. - Ficha Técnica das Linhas” do Edital;
  - 5.3 A quantidade de passageiros efetivamente transportada;
  - 5.4 O faturamento efetivamente aferido.

Esta metodologia tem por objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro da concessão garantindo que, ao longo do período de vigência do contrato, os valores absolutos que levaram a CONCESSIONÁRIA a sagrar-se vencedora da concorrência sejam preservados, flexibilizando os quantitativos para que o usuário pague aquilo que efetivamente usa. Desta forma, se o PODER CONCEDENTE exigir um aumento na quantidade de ônibus sem que exista um aumento de demanda associado, a tarifa seguirá uma trajetória de elevação; por outro lado, caso ocorra uma redução da frota (por supressão de linhas) ou um aumento na quantidade de passageiros, a tarifa tenderá a reduzir – lembrando-se que todos os investimentos e custos operacionais deverão ser cobertos pela tarifa, garantindo-se assim ao investidor a cobertura total dos investimentos realizados.

A eficiência máxima será dada no momento da concorrência, onde os licitantes poderão ofertar o menor preço possível para aquele determinado serviço, desde que



as regras sejam estáveis e previsíveis desde a assinatura do contrato (conforme Matriz de Riscos exposta no Anexo VII deste Edital).

A exceção prevista na Matriz de Riscos (item 29) refere-se a mudanças legais que eventualmente ocorram durante a vigência do contrato, como, por exemplo, a criação de leis que exijam um quadro mínimo de profissionais (superior ao previsto no início do contrato) ou a revogação de leis que estavam vigentes no momento da assinatura do contrato e que permitam a flexibilização do quadro. Neste caso, deve-se verificar qual a melhor forma de repassar para a tarifa variações positivas ou negativas, refletindo o efeito da legislação em vigor, não sendo possível prever ex-ante uma métrica específica, mantendo-se a necessidade apenas de que o resultado seja o mais justo e coerente possível, para todas as partes envolvidas.

Os processos de Revisão Tarifária Periódica serão instaurados de ofício pelo PODER CONCEDENTE ou pela Agência Reguladora.

Os Processos de Revisão Tarifária Periódica serão autuados e deverão, sempre que possível, ser concluídos no prazo de até 60 (sessenta) dias contados da sua instauração, assegurando a efetiva participação da CONCESSIONÁRIA e da sociedade civil organizada, mediante estudos, esclarecimentos ou justificativas que compreenderem adequados e pertinentes ao escorreito processo administrativo.

Caso compreenda oportuno, o PODER CONCEDENTE ou a Agência Reguladora poderão realizar consultas ou audiências públicas com o objetivo de buscar subsídios técnicos e a efetiva participação dos usuários no processo de revisão tarifária.

A Nova tarifa advinda de processo de revisão tarifária somente será aplicada após decorridos o prazo previsto na legislação em vigor. (grifo nosso)

Por sua vez, recomenda-se, caso o Poder Concedente decida manter o início de janeiro como a data para reajuste e/ou revisão tarifária, que essa alteração seja formalizada por meio de aditivo contratual, a fim de ajustar a data estabelecida em contrato, que contempla dia 1º de dezembro de cada ano.

Concluída a análise editalícia e contratual referente ao instituto de RTP, passa-se a elencar os resultados da análise realizada e as conclusões e recomendações finais.

#### 4. DA ANÁLISE

A Agência foi instruída com as informações encaminhadas pelas partes, pelo ofício 651/2024/Semplu-DTT supracitado no pleito, e que evidenciam os componentes de fluxo de caixa e suas tratativas ao longo da revisão tarifária e os inputs das informações que fundamentaram a determinação da tarifa técnica.

Todas as informações contidas no ofício de pleito, anexos e suas notas técnicas, foram devidamente rastreadas e com documentação analisada e arquivada nos autos do Processo Administrativo nº 3902/2024.



O valor da nova tarifa de remuneração foi calculado conforme expresso no item 3 DO PROCESSO DE REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA do Edital de Concorrência Pública nº 129/2018, Versão III, através da Planilha de Reequilíbrio, sendo mantidos os valores da TIR fixada na proposta vencedora da licitação e VPL zero. Esta planilha é Anexo deste Parecer.

Todos os parâmetros e termos que estão divergentes nos documentos oficiais foram debatidos e acordados entre a Concessionária e a Concedente, não havendo, portanto, oposição desta Agência quanto à sua utilização na 1ª RTP, mas destacando-se a importância de transcrever estes, quando na homologação do termo de aditivo contratual.

Ademais, esta Agência de Regulação acompanhou a construção do pleito pelo Poder Concedente desde julho de 2024, realizando diversas trocas de mensagens e ligações com os fiscais deste contrato, inclusive encontros presenciais, como a reunião do dia 8 de agosto de 2024, cuja memória encontra-se nos autos do Processo Administrativo nº 157/2021. Dessa forma, a análise da AGIR vem, de modo geral, ao encontro da Nota Técnica nº 002/2024/Semplu-DTT e, da respectiva Planilha de FCD, porém, com algumas pequenas correções ou ressalvas conforme segue, na mesma ordem da Nota Técnica:

#### 4.1. ALTERAÇÕES PROPOSTAS E MELHORIAS

##### 4.1.1. Terminal de Integração da Barra

A Prefeitura de Jaraguá do Sul, por meio da Secretaria de Planejamento e Urbanismo, construiu um o Novo Terminal de Passageiros no bairro Barra do Rio Cerro. [...] Assim para a operacionalização do Terminal de Integração da Barra serão necessárias as seguintes aquisições:

- **6 veículos pesados;**
- Mobiliário e equipamentos para atendimento no guichê;
- Instalação de câmeras no Terminal e incremento da CCO, e conectividade com o Terminal Central. (grifo nosso)

Corrigir a Nota Técnica de 6 para 4 veículos pesados, conforme informado em reunião do dia 28 de novembro de 2024, e registrado em memória de reunião.

##### 4.1.2. Frota

Assim, em consenso com a Concessionária e avaliando o atual estado de conservação dos ônibus, passou-se a adotar as seguintes idades máximas para cada categoria:

- **Categoria I (Van/Micro) Categoria II (Midi) e Categoria III (Básico/leve): 13 anos, ou seja, 50% a mais da idade máxima permitida pelo edital (9+4);**
- **Categoria IV (Pesado): 18 anos (12+6).**



**Essa prerrogativa de aumento na idade poderá ser adotada em, no máximo 30% da frota total de veículos, e para todos os veículos em circulação que excederem a idade prevista no Edital, de acordo com a sua categoria, deverão apresentar anualmente vistoria de itens de segurança em empresa credenciada Junto ao INMETRO.**

**Fica estipulado ainda a idade média máxima em 7,5 anos.**

Tanto a idade máxima quanto a idade média não será observada nos últimos 3 anos da concessão, item já definido na 2ª RTE.

Em função da falta de critério definida para estabelecer com precisão a idade dos ônibus, havendo divergências entre Edital e Contrato, bem como a atual situação de mercado, onde os ônibus estão demorando mais de 6 meses para serem entregues pelas empresas, fica estipulado a data da aprovação da vistoria realizada pela Diretoria de Trânsito e Transportes como sendo o mês de início da operação (ano 0). Caso seja adquirido algum veículo usado, desde que respeitada as regras anteriores, e aprovado pela Diretoria de Trânsito e Transportes, neste caso a idade passa a ser contada no ano de fabricação do Chassi.

**Em função da construção do Terminal de Integração da Barra, se faz necessário o incremento de veículos para operacionalizar o Novo terminal, e proporcionar assim uma melhora na oferta e agilidade nas linhas entre terminais, sendo assim, acrescido 6 veículos pesados.**

**O Plano de Frota foi atualizado com o acréscimo de 2 veículos a cada 4 anos de operação, prevendo assim o acompanhamento da oferta em relação a demanda, Novamente a previsão não se aplica aos últimos 3 anos da concessão, assim corrige-se o Plano de Frota que até o momento não tinha previsão de ampliação de frota, o número de veículos poderá ser revisto pela municipalidade caso seja constatado necessidade de ampliação ou redução futura.**

Para facilitar a compreensão do Plano de Frota foi feita a abertura mês a mês, para auxiliar no controle da substituição da frota. (grifo nosso)

#### **4.1.3. Câmeras nos Veículos**

Diante das vantagens apresentadas o sistema de câmeras deverá ser implantado nos ônibus até o mês de Março de 2025, na modalidade de comodato, que apresenta benefícios como: acesso a equipamentos de última geração, Maior custo-benefício pois não é preciso se preocupar com manutenções frequentes e substituições, pois é possível trocá-los quando precisar, suporte especializado, devolução e substituição por Novos equipamentos.

Recomendamos firmar em Termo Aditivo essa inclusão de investimento no FCD.

#### **4.1.4. Valor Presente**

Na RTP todos os valores foram atualizados para valor presente, sendo que os preços foram corrigidos pelos índices determinados pelo Anexo III.3, e para correção da receita foi utilizado a base da fórmula paramétrica, de acordo com os pesos calculados a época da RTE, e aplicado os índices de acordo com os períodos propostos. Adianta será explicado os valores calculados para cada período.



Foram encontrados erros no cálculo de alguns índices, os quais serão comentados nas seções específicas, porém com pouco impacto no resultado final pleiteado.

#### 4.1.5. Correções RTE anteriores

Quando da elaboração da RTP foram verificadas algumas incompatibilidades e erros que foram corrigidos, sendo eles:

- Quantidade de passageiros do mês de Jun/22: valor correto de passageiros – 396.646 (erro de digitação, valor anterior – 369.646);
- Correção da receita na 2 RTE: estava multiplicado o valor da tarifa pela quilometragem, sendo o correto, tarifa x passageiros equivalentes, corrigido tanto na 2 RTE, parte componente desde RTP, bem como na própria RTP;
- Na documentação da 1ª RTE tem os efeitos aplicados a partir de 01/12/2021, sendo que os efeitos precisam ser retroagidos até a data de 04/08/2021, início da operação do sistema de transporte coletivo;
- Na documentação da 2ª RTE tem os efeitos a partir de Fevereiro de 2023, porém de forma errônea a data constante no Parecer Jurídico 432/2023 está 01/02/2022.

A AGIR acompanhou essas correções, inclusive algumas delas foram solicitações desta Agência de Regulação com corroboração do Poder Concedente.

#### 4.2. PREMISSAS PARA ATUALIZAÇÃO DOS VALORES

##### 1 O valor unitário dos ônibus

[...]

A municipalidade, em comum acordo com a Concessionária, optou pela adoção do índice IPP (coluna 29) que trata da FABRICAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, REBOQUES E CARROCERIAS, divulgado mensalmente pelo IBGE, que se constitui no principal provedor de dados e informações do País, que atendem às necessidades dos mais diversos segmentos da sociedade civil, bem como dos órgãos das esferas governamentais federal, estadual e municipal, sendo gratuito.

##### 2 O valor unitário por KM, por tipo de ônibus

Índices do Reajuste Tarifário

- Índice de Variação nos últimos 12 meses do preço do Diesel e Lubrificantes do distribuidor fornecido pela Agência Nacional do Petróleo – ANP.
- Índice inflacionário do Governo Federal, representado pelo INPC

Aplica-se aos itens relativos a rodagem.

##### 3 Os custos fixos anuais (atualizados pelo IGP-M)

###### 3.1 Salários do pessoal administrativo (inclusive diretoria)

Os salários do pessoal administrativo são calculados de forma diferenciada nas planilhas que compõem o Fluxo de Caixa, sendo a aplicação de uma fórmula: Parâmetro proposto para o Pessoal de Administração - 13,00% (estabelecido na proposta vencedora da licitação) multiplicado pelo Valor Pessoal Administração (8.1 - Pessoal de Operação - Total de Pessoal de Operação (R\$/Veic.mês)) dividido pelo Percurso Médio Mensal e multiplicado pela Quilometragem Programada.



Outro item importante a corrigir é a falta de parâmetros de atualização dos salários do pessoal operacional e manutenção, sendo que na paramétrica que estabelece os parâmetros de correção vincula apenas “Índice de correção estabelecido no acordo coletivo para a categoria de motorista de transporte coletivo urbano”, porém quando trata da participação para a aplicação deste índice cita: “Participação sobre o custo dos itens relativos e vinculados à pessoal e benefícios”.

Desta forma é claro que a intenção quando da criação dos parâmetros é a adoção do Acordo Coletivo.

**Fica estabelecido como parâmetro de correção dos salários, os valores vinculados no Acordo Coletivo devidamente registrado.**

Como há correção dos salários de todas as categorias relacionadas (motoristas, manutenção e operação) automaticamente, em função da formula estabelecida, o salário do pessoal administrativo é atualizado não havendo necessidade de aplicação de qualquer Outro índice.

3.2 Custos administrativos diversos (telefone, água, etc.);

Correção pelo IGP-M.

3.3 O & M terminais e estações de embarque;

Não se aplica.

3.4 O & M Garagens e Oficinas (não compreende custo de manutenção dos ônibus, apenas a O & M dos imóveis e das instalações operacionais).

Não há despesas específicas nas planilhas referente a estes custos.

4 Os investimentos necessários para cumprimento do Edital (atualizados pelo IGP-M)

4.1 Terrenos operacionais (garagens e oficinas);

4.2 Adaptação de garagens e oficinas;

4.3 Bilhetagem Eletrônica;

4.4 Sistemas diversos.

**5 São “variáveis” revistas a cada revisão tarifária**

**5.1 A quantidade de ônibus efetivamente utilizada na prestação dos serviços de transporte coletivo urbano (que não poderão ser utilizados para finalidade diversa);**

**5.2 A quantidade de quilômetros efetivamente percorridos (produtiva e ociosa), conforme indicação do Sistema de Monitoramento;**

**5.3 A quantidade de passageiros efetivamente transportada;**

**5.4 O faturamento efetivamente aferido.**

Todos os parâmetros foram acrescentados de acordo com os relatórios anexos a este documento.

Para a obtenção da Nova tarifa, através do Fluxo de Caixa a ser apresentado foram realizadas as devidas atualizações de valores, para valor presente em cada RTE já elaborada e aferida, conforme premissas que serão explicadas nos títulos que seguem. (grifo nosso)

Das variáveis que são atualizadas a cada revisão tarifária, foram encontradas divergências dos valores da planilha de FCD em comparação aos documentos oficiais anexados ao Processo Administrativo nº 157/2021, que faz o acompanhamento da prestação dos serviços do Contrato de Concessão nº 229/2021: relativo aos Passageiros Equivalentes dos meses de abril e maio de 2023, e, referente à quilometragem total no mês de dezembro de 2023. Dessa forma, esta Agência de Regulação entrou em contato com o Poder Concedente



para verificar o motivo dessa diferença, que foi justificado por meio do Ofício nº 694/2024/SEMPLEU-DTT, recebido em 9 de dezembro de 2024, conforme citado a seguir:

- Relativo aos Passageiros Equivalentes dos meses de Abril e Maio de 2023, a diferença ocorre em virtude do início do Domingou, em 09 de Abril de 2023. Esse projeto implantou uma alteração na tarifa pública de domingos e feriados, transformando-a em R\$ 1,00 (um real). Dessa forma, o cálculo de passageiros equivalentes necessitava passar por alterações, sendo essas definidas somente a partir do mês de Junho de 2023, havendo correção retroativa dos meses de Abril e Maio de 2023, para que o cálculo fosse idêntico a todos os domingos e feriados afetados pelo Domingou. Portanto, os valores apresentados na planilha da RTP são os corrigidos e corretos.
- Referente à quilometragem total no mês de Dezembro de 2023, foi enviado pela Concessionária Senhora dos Campos, em 08 de Maio de 2024, correção dos valores de quilometragem de dois veículos da frota: prefixos 3910 e 8117. O veículo de prefixo 3910 teve sua quilometragem corrigida de 2.443 km para 2.459 km (acréscimo de 16 km); e o veículo de prefixo 8117 teve sua quilometragem corrigida de 5.615 km para 5.635 km (acréscimo de 20 km); totalizando, assim, um acréscimo de 36 km. Portanto, o valor apresentado na planilha da RTP é o corrigido e correto.

Assim sendo, anexou-se esse ofício aos autos do presente processo de RTP e manteve-se os valores apresentados no pleito referentes a esses itens supracitados.

Quanto ao faturamento efetivamente auferido, ao conferir a relação de pagamentos efetuados pelo Poder Concedente notou-se que não havia sido incluído na planilha de FCD o montante de subsídio pago nos meses de março e abril de 2024, respectivamente, R\$ 239.258,36 (empenho nº 9675) e R\$ 100.000,00 (empenho nº 9674), referente ao “Domingou”, sendo, portanto, lançados após análise desta Agência de Regulação.

Ainda sobre o faturamento efetivamente auferido, para fins de apuração do equilíbrio econômico e financeiro relacionados ao Fluxo de Caixa Descontado da concessão, esta Agência de Regulação sugere que seja revista a premissa utilizada no item Receita auferida, ou seja, passar a considerar, ao invés do produto da quantidade de passageiros pelo respectivo valor de tarifa cobrado, os dados dos demonstrativos contábeis e financeiros auditados da entidade. Tal medida se justifica a favor da modicidade tarifária, uma vez que dessa forma iriam ser incorporados todos os créditos em passagens adquiridos pelos clientes, inclusive os intitulados “na nuvem”.

Neste caso, o Poder Concedente deverá definir e publicar regramento à respeito dessas recargas pendentes, como por exemplo, prever um prazo para que as recargas



pendentes e não utilizadas por seus titulares sejam creditadas como receitas acessórias e comporão o cálculo tarifário, inclusive com comprovação da divulgação referente à prescrição do direito do usuário de reivindicar seus saldos, visto que a utilização destes valores, embora, por ora represente um estímulo à modicidade tarifária, poderá representar no futuro um impasse em especial na finalização da concessão e contratação de uma nova Concessionária.

Por fim, ainda reitera-se a recomendação das revisões passadas sobre refletir se seria ideal manter o acordo coletivo como parâmetro de atualização dos salários e benefícios dos trabalhadores, uma vez que isso poderia ocasionar maior imparcialidade quando no estabelecimento dos próximos acordos coletivos, sendo recomendado utilizar a variação efetiva do índice de reajuste salarial, sendo os aumentos reais (acima da inflação) risco da Concessionária.

### 4.3. ATUALIZAÇÃO 1ª RTE – 1º ANO REGULATÓRIO

#### 4.3.1. Planilha III – Insumos Básicos

##### Item 1 – Preços Propostos para os Insumos

Data de atualização dos preços dos combustíveis:

Preço do Óleo Diesel do tipo "S – 500":

Preço do Óleo Diesel do tipo "S – 10":

Preço do Aditivo "Arla 32"

Frete:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel "S-500":

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel "S-10":

Total de veículos

| outubro-2024 | Proposta Vencedora |
|--------------|--------------------|
| 4,6673       | 2,9061             |
| 4,9413       | 2,9356             |
| 1,9735       | 1,2000             |
| 0,0000       |                    |
| 32           |                    |
| 23           |                    |
| 55           |                    |

Observação: veículos que utilizam o Diesel "S-500" – são todos os veículos com fabricação do ano de 2013 ou anteriores, sendo "S-10" – são todos os veículos com fabricação do ano de 2014 ou superiores.

Os índices de reajustamento dos combustíveis estão nos baseados da ANP do Município de Joinville, o qual apresenta dados mais completos e apresenta similaridade com Jaraguá do Sul, abaixo segue valores utilizados.

| Descrição                  | Coefficiente | Período         |
|----------------------------|--------------|-----------------|
| Combustíveis               |              |                 |
| ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM  | 0,683224525  | Nov/20 a Out/24 |
| ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM | 0,606019152  | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

##### Itens 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3

Valores corrigidos pelo INPC, itens referentes a rodagem.

Observa-se que os veículos "Padron" que serão adquiridos utilizam os mesmos pneus dos veículos Básicos, sendo replicado o valor e devida atualização.

| Descrição | Coefficiente | Período         |
|-----------|--------------|-----------------|
| INPC      | 0,276070706  | Nov/20 a Out/24 |



O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

#### Itens 1.4 - Seguro de Responsabilidade Civil

Valor corrigido pelo IGP-M, item referente a custo fixo anual.

| Descrição | Coefficiente | Período         |
|-----------|--------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,265026942  | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

#### Item 1.5 - Benefícios Sociais

Os valores individuais dos benefícios foram corrigidos considerando o Acordo Coletivo 2024/2025, sendo o valor efetivo de R\$ 680,00 por colaborador, referente ao Vale Alimentação (R\$ 500,00) e Prêmio Assiduidade (R\$ 180,00), os valores podem ser conferidos no Anexo 10 – Índices de Reajustamento.

Cálculo de funcionários de acordo com os parâmetros definidos na 1ª RTE:

Pessoal de Operação

- Motoristas: 50 (Frota Operante) x 2,30 (FU) = 115
- Bilheteiro/Porteiro: 50 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 10
- Fiscal: 50 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 10

Pessoal de Manutenção

- Manutenção: 50 (Frota Operante) x 0,33 (FU) = 18
- Administração: Pessoal de Operação x 13% (item 1.5, Planilha IV – Coeficientes) = 18

#### Item 1.6 Despesas Operacionais

##### Itens 1.6.1 a 1.6.11

Valores corrigidos pelo IGP-M, itens referentes a custo fixo anual.

| Descrição | Coefficiente | Período         |
|-----------|--------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,265026942  | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

#### Itens 1.6.13 - Previsão Mensal para a remuneração da Agência Reguladora

Conforme valor informado para 2025 pela AGIR.

#### Item 2 – Composição da Frota

Mantido a Composição da Frota prevista na 1 RTE para o Ano Regulatório 1.

A aplicação dos índices tem como objetivo atualizar valores da época da proposta (novembro de 2020) para valor presente, sendo que, para este fim, os índices contemplam o período de dezembro de 2020 a outubro de 2024.

#### 4.3.2 Planilha III.1 – Requisitos Básicos

##### Item 1 – Preço dos Insumos

##### Item 1.4 – Preço dos Veículos

Os Valores dos veículos foram atualizados de acordo com os seguintes parâmetros:



- Van adaptada: Os orçamentos foram apresentados quando da elaboração da 1RTE, Agosto/2021, utilizando assim essa data-base;
- Micro: Os orçamentos foram apresentados quando da elaboração da 1RTE, Outubro/2021, data da autorização de fornecimento sendo assim essa data-base;
- Midi: Valor apresentado na proposta vencedora do certame, sendo assim a data-base, Novembro/2020;
- Básicos: Os orçamentos foram apresentados quando da elaboração da 1RTE, Novembro/2021, data da autorização de fornecimento sendo assim essa data-base;

Observação: os documentos comprobatórios dos valores dos veículos já foram apresentados e validados na 1 RTE.

| Descrição | Coefficiente | Período         |
|-----------|--------------|-----------------|
| IPP       | 0,299455064  | Nov/20 a Set/24 |
| IPP       | 0,165296308  | Ago/21 a Set/24 |
| IPP       | 0,136384266  | Out/21 a Set/24 |
| IPP       | 0,126246345  | Nov/21 a Set/24 |

Os cálculos dos índices podem ser observados no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, de acordo com as datas-bases até o mês de Setembro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

## Item 2 – Salários

### Item 2.1 – Pessoal de Operação

Salário do Motorista – de acordo com o Acordo Coletivo, sendo R\$ 2.737,95 acrescido de R\$ 300,00, por acúmulo da função de cobrador.

### Item 2.2 – Pessoal de Administração

Valores corrigidos conforme os Acordos Coletivos apresentados, totalizado o valor de 29,08%, sendo: 7,59% (21-22), 12% (22-23), 4,36 % (23-24) e 4,36%+1,93% (24-25), utilizando como base os valores apresentados na proposta vencedora da licitação.

Há um erro no cálculo dos índices, cujos valores corretos se encontram abaixo.

**Tabela 2 – Correção do cálculo de IPP**

| Descrição           | Coefficiente | Período         |
|---------------------|--------------|-----------------|
| <b>Combustíveis</b> |              |                 |
| IPP                 | 0,328950783  | Dez/20 a Set/24 |
| IPP                 | 0,19174682   | Set/21 a Set/24 |
| IPP                 | 0,162178517  | Nov/21 a Set/24 |
| IPP                 | 0,151810481  | Dez/21 a Set/24 |

Fonte: AGIR (2024).

### 4.3.3 Planilha VI.1 – Investimentos e Imobilizações

#### Item 1 – Investimentos Inicial em Frota de Veículos

O valor do investimento inicial foi atualizado quando da atualização dos valores dos veículos.



### Item 3 – Montante de Investimentos na Infraestrutura de Garagem e Área de Estacionamento Prolongado

Valores corrigidos pelo IGP-M.

| Descrição | Coeficiente | Período         |
|-----------|-------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,265026942 | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

### Item 4 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Valores corrigidos pelo IGP-M.

| Descrição | Coeficiente | Período         |
|-----------|-------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,265026942 | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

### Item 5 – Montante do Investimentos Inicial no Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Valores corrigidos pelo IGP-M.

| Descrição | Coeficiente | Período         |
|-----------|-------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,073291242 | Ago/21 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação do contrato coma empresa fornecedora do sistema de Bilhetagem, Agosto de 2021, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

### Item 6 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Valores corrigidos pelo IGP-M.

| Descrição | Coeficiente | Período         |
|-----------|-------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,265026942 | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

### Item 7 – Custos Adicionais para Adaptações de Frota Já Existente às Exigências do Edital (pintura dos veículos e outras aplicações)

Valores corrigidos pelo IGP-M.

| Descrição | Coeficiente | Período         |
|-----------|-------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,073298127 | Out/21 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação das Notas Fiscais, Outubro de 2021, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

Sugere-se substituir nov/20 por dez/20 e out/21 por nov/21 para ficar mais claro o período utilizado para calcular os índices, conforme supracitado no item 4.3.1.



#### 4.3.4 Planilha XI – Fluxo de Caixa Projetado

As atualizações anteriormente mencionadas serviram para chegar nos cálculos atualizados dos custos que foram inseridos na Planilha de Fluxo de Caixa da 1ª RTP, resultando nos seguintes custos.

|                                                |               |
|------------------------------------------------|---------------|
| <b>8 (-) Custos Operacionais</b>               | <b>R\$/km</b> |
| 8.1 Combustível                                | 1,7875        |
| 8.2 Lubrificantes                              | 0,2416        |
| 8.3 Rodagem                                    | 0,1675        |
| 8.4 Peças e Acessórios                         | 0,5665        |
| 8.5 Pessoal Operacional                        | 2,0990        |
| 8.6 Pessoal de Manutenção                      | 0,3720        |
| 8.7 Pessoal Administrativo                     | 0,2729        |
| 8.8 Benefícios                                 | 0,4577        |
| 8.9 Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP | 0,1910        |
| 8.10 Despesas Operacionais da Empresa          | 0,3642        |
| 8.11 Despesas Administrativas                  | 0,2499        |
|                                                | <b>6,7698</b> |

|                                                              |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>10 (+) Depreciação</b>                                    | <b>R\$/km</b> |
| 10.1 (-) Depreciação do Veículo                              | 0,2202        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  | 0,0000        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  | 0,0058        |
| 10.3 (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos | 0,0498        |

Fazendo as correções do IPP (item 4.3.2), que reflete no valor dos veículos, há impacto no item peças e despesas administrativas, cujo cálculo é um percentual estabelecido em edital do valor dos veículos, e na própria depreciação dos veículos, conforme segue.

**Tabela 3 – Correção do item peças, despesas administrativas e depreciação – 1ª RTE Ano 1**

|                                                |               |
|------------------------------------------------|---------------|
| <b>8 (-) Custos Operacionais</b>               | <b>R\$/km</b> |
| 8.1 Combustível                                | 1,7875        |
| 8.2 Lubrificantes                              | 0,2416        |
| 8.3 Rodagem                                    | 0,1675        |
| 8.4 Peças e Acessórios                         | 0,5797        |
| 8.5 Pessoal Operacional                        | 2,0990        |
| 8.6 Pessoal de Manutenção                      | 0,3720        |
| 8.7 Pessoal Administrativo                     | 0,2729        |
| 8.8 Benefícios                                 | 0,4577        |
| 8.9 Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP | 0,1910        |
| 8.10 Despesas Operacionais da Empresa          | 0,3642        |
| 8.11 Despesas Administrativas                  | 0,2556        |
|                                                | <b>6,7886</b> |

|                                                              |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>10 (+) Depreciação</b>                                    | <b>R\$/km</b> |
| 10.1 (-) Depreciação do Veículo                              | 0,2253        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  | 0,0000        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  | 0,0058        |
| 10.3 (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos | 0,0498        |
|                                                              | <b>0,2809</b> |

|                                                              |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>10 (+) Depreciação</b>                                    | <b>R\$/km</b> |
| 10.1 (-) Depreciação do Veículo                              | 0,2253        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  | 0,0000        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  | 0,0058        |
| 10.3 (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos | 0,0498        |
|                                                              | <b>0,2809</b> |

Fonte: AGIR (2024).



#### 4.4. ATUALIZAÇÃO 1ª RTE – 2º ANO REGULATÓRIO

##### 4.4.1. Planilha III – Insumos Básicos

###### Item 1 – Preços Propostos para os Insumos

Data de atualização dos preços dos combustíveis:

Preço do Óleo Diesel do tipo “S – 500”:

Preço do Óleo Diesel do tipo “S – 10”:

Preço do Aditivo “Aria 32”

Frete:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel “S-500”:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel “S-10”:

Total de veículos

|              |
|--------------|
| outubro-2024 |
| 4,6673       |
| 4,9413       |
| 1,9735       |
| 0,0000       |
| 25           |
| 44           |
| 69           |

Observação: veículos que utilizam o Diesel “S-500” – são todos os veículos com fabricação do ano de 2013 ou anteriores, sendo “S-10” – são todos os veículos com fabricação do ano de 2014 ou superiores.

Os índices de reajustamento dos combustíveis estão nos baseados da ANP do Município de Joinville, o qual apresenta dados mais completos e apresenta similaridade com Jaraguá do Sul, abaixo segue valores utilizados.

| Descrição                  | Coeficiente | Período         |
|----------------------------|-------------|-----------------|
| Combustíveis               |             |                 |
| ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM  | 0,683224525 | Nov/20 a Out/24 |
| ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM | 0,606019152 | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

###### Itens 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

###### Itens 1.4 - Seguro de Responsabilidade Civil

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

###### Item 1.5 - Benefícios Sociais

Os valores individuais dos benefícios foram corrigidos considerando o Acordo Coletivo 2024/2025, sendo o valor efetivo de R\$ 680,00 por colaborador, referente ao Vale Alimentação (R\$ 500,00) e Prêmio Assiduidade (R\$ 180,00), os valores podem ser conferidos no Anexo 10 – Índices de Reajustamento.

Cálculo de funcionários de acordo com os parâmetros definidos na 1ª RTE:

###### Pessoal de Operação

- Motoristas: 61 (Frota Operante) x 2,30 (FU) = 140
- Bilheteiro/Porteiro: 61 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 12
- Fiscal: 61 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 12

###### Pessoal de Manutenção

- Manutenção: 61 (Frota Operante) x 0,33 (FU) = 21
- Administração: Pessoal de Operação x 13% (item 1.5, Planilha IV – Coeficientes) = 21

###### Item 1.6 Despesas Operacionais

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

Sugere-se substituir nov/20 por dez/20, exceto para o item óleo diesel, conforme supracitado nos itens 4.3.1.



#### 4.4.2 Planilha III.1 – Requisitos Básicos

##### Item 1 – Preço dos Insumos

##### Item 1.4 – Preço dos Veículos

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

##### Item 2 – Salários

##### Item 2.1 – Pessoal de Operação

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

##### Item 2.2 – Pessoal de Administração

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

#### 4.4.3 Planilha VI.1 – Investimentos e Imobilizações

##### Item 1 – Investimentos Inicial em Frota de Veículos

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

##### Item 3 – Montante de Investimentos na Infraestrutura de Garagem e Área de Estacionamento Prolongado

Os valores foram zerados, visto que entram no cálculo apenas no Ano Regulatório 1, o valor do prédio está contabilizado na 2ª RTE onde será reajustado conforme o índice

##### Item 4 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

##### Item 5 – Montante do Investimentos Inicial no Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

##### Item 6 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

##### Item 7 – Custos Adicionais para Adaptações de Frota Já Existente às Exigências do Edital (pintura dos veículos e outras aplicações)

Os valores foram zerados, visto que entram no cálculo apenas no Ano Regulatório 1.

#### 4.4.4 Planilha XI – Fluxo de Caixa Projetado

As atualizações anteriormente mencionadas serviram para chegar nos cálculos atualizados dos custos que foram inseridos na Planilha de Fluxo de Caixa da 1ª RTP, resultando nos seguintes custos.

| (-) Custos Operacionais                                 |  | R\$/km        |
|---------------------------------------------------------|--|---------------|
| Combustível                                             |  | 1,8098        |
| Lubrificantes                                           |  | 0,2446        |
| Rodagem                                                 |  | 0,1634        |
| Peças e Acessórios                                      |  | 0,4688        |
| Pessoal Operacional                                     |  | 1,7873        |
| Pessoal de Manutenção                                   |  | 0,3167        |
| Pessoal Administrativo                                  |  | 0,2323        |
| Benefícios                                              |  | 0,3849        |
| Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP              |  | 0,1572        |
| Despesas Operacionais da Empresa                        |  | 0,2707        |
| Despesas Administrativas                                |  | 0,2066        |
|                                                         |  | <b>6,0423</b> |
| (+/-) Depreciação                                       |  | R\$/km        |
| (-) Depreciação do Veículo                              |  | 0,5531        |
| (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  |  | 0,0000        |
| (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  |  | 0,0037        |
| (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos |  | 0,0324        |
|                                                         |  | <b>0,5893</b> |



Fazendo as correções do IPP (item 4.3.2), que reflete no valor dos veículos, há impacto no item peças e despesas administrativas, cujo cálculo é um percentual estabelecido em edital do valor dos veículos, e na própria depreciação dos veículos, conforme segue.

**Tabela 4 – Correção do item peças, despesas administrativas e depreciação – 1ª RTE Ano 2**

|                                                |  |               |
|------------------------------------------------|--|---------------|
| <b>8 (-) Custos Operacionais</b>               |  | <b>R\$/km</b> |
| 8.1 Combustível                                |  | 1,8098        |
| 8.2 Lubrificantes                              |  | 0,2446        |
| 8.3 Rodagem                                    |  | 0,1634        |
| 8.4 Peças e Acessórios                         |  | 0,4797        |
| 8.5 Pessoal Operacional                        |  | 1,7873        |
| 8.6 Pessoal de Manutenção                      |  | 0,3167        |
| 8.7 Pessoal Administrativo                     |  | 0,2323        |
| 8.8 Benefícios                                 |  | 0,3849        |
| 8.9 Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP |  | 0,1572        |
| 8.10 Despesas Operacionais da Empresa          |  | 0,2707        |
| 8.11 Despesas Administrativas                  |  | 0,2113        |
|                                                |  | <b>6,0579</b> |

|                                                              |  |               |
|--------------------------------------------------------------|--|---------------|
| <b>10 (+) Depreciação</b>                                    |  | <b>R\$/km</b> |
| 10.1 (-) Depreciação do Veículo                              |  | 0,5660        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  |  | 0,0000        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  |  | 0,0038        |
| 10.3 (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos |  | 0,0324        |
|                                                              |  | <b>0,6021</b> |

Fonte: AGIR (2024).

#### 4.5. ATUALIZAÇÃO 2ª RTE

##### 4.5.1. Planilha III – Insumos Básicos

###### Item 1 – Preços Propostos para os Insumos

Data de atualização dos preços dos combustíveis:

Preço do Óleo Diesel do tipo “S – 500”:

Preço do Óleo Diesel do tipo “S – 10”:

Preço do Aditivo “Arla 32”

Frete:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel “S-500”:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel “S-10”:

Total de veículos

|              |
|--------------|
| outubro-2024 |
| 4,6673       |
| 4,9413       |
| 1,9735       |
| 0,0000       |
| 26           |
| 43           |
| 69           |

Observação: veículos que utilizam o Diesel “S-500” – são todos os veículos com fabricação do ano de 2013 ou anteriores, sendo “S-10” – são todos os veículos com fabricação do ano de 2014 ou superiores.

Os índices de reajustamento dos combustíveis estão nos baseados da ANP do Município de Joinville, o qual apresenta dados mais completos e apresenta similaridade com Jaraguá do Sul, abaixo segue valores utilizados.



| Descrição                  | Coeficiente | Período         |
|----------------------------|-------------|-----------------|
| Combustíveis               |             |                 |
| ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM  | 0,683224525 | Nov/20 a Out/24 |
| ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM | 0,606019152 | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

**Itens 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

**Itens 1.4 - Seguro de Responsabilidade Civil**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

**Item 1.5 - Benefícios Sociais**

Os valores individuais dos benefícios foram corrigidos considerando o Acordo Coletivo 2024/2025, sendo o valor efetivo de R\$ 680,00 por colaborador, referente ao Vale Alimentação (R\$ 500,00) e Prêmio Assiduidade (R\$ 180,00), os valores podem ser conferidos no Anexo 10 – Índices de Reajustamento.

Cálculo de funcionários de acordo com os parâmetros definidos na 2ª RTE:

**Pessoal de Operação**

- Motoristas: 61 (Frota Operante) x 2,30 (FU) = 140
- Bilheteiro/Porteiro: 61 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 12
- Fiscal: 61 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 12

**Pessoal de Manutenção**

- Manutenção: 61 (Frota Operante) x 0,33 (FU) = 21
- Administração: Pessoal de Operação x 13% (item 1.5, Planilha IV – Coeficientes) = 21

**Item 1.6 Despesas Operacionais**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

Sugere-se substituir nov/20 por dez/20, exceto para o item óleo diesel, conforme supracitado nos itens 4.3.1.

**4.5.2. Planilha III.1 – Requisitos Básicos**

**Item 1 – Preço dos Insumos**

**Item 1.4 – Preço dos Veículos**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

**Item 2 – Salários**

**Item 2.1 – Pessoal de Operação**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

**Item 2.2 – Pessoal de Administração**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

**4.5.3. Planilha VI.1 – Investimentos e Imobilizações**

**Item 1 – Investimentos Inicial em Frota de Veículos**

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

**Item 3 – Montante de Investimentos na Infraestrutura de Garagem e Área de Estacionamento Prolongado**

O valor calculado foi validado na 2ª RTE, conforme laudo e rateio, totalizando R\$ 1.564.090,26 sendo a data-base Março de 2022.



| Descrição | Coefficiente | Período         |
|-----------|--------------|-----------------|
| IGP-M     | 0,008484456  | Mar/22 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação do laudo, Março de 2022 até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).

#### Item 4 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

#### Item 5 – Montante do Investimentos Inicial no Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

#### Item 6 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

#### Item 7 – Custos Adicionais para Adaptações de Frota Já Existente às Exigências do Edital (pintura dos veículos e outras aplicações)

Os valores foram zerados, visto que entram no cálculo apenas no Ano Regulatório 1.

Sugere-se substituir mar/22 por abr/24, conforme supracitado nos itens 4.3.1.

#### 4.5.4. Planilha XI – Fluxo de Caixa Projetado

As atualizações anteriormente mencionadas serviram para chegar nos cálculos atualizados dos custos que foram inseridos na Planilha de Fluxo de Caixa da 1ª RTP, resultando nos seguintes custos.

| 8 (-) Custos Operacionais |                                                         | R\$/km |
|---------------------------|---------------------------------------------------------|--------|
| 8.1                       | Combustível                                             | 1,8083 |
| 8.2                       | Lubrificantes                                           | 0,2444 |
| 8.3                       | Radagem                                                 | 0,1653 |
| 8.4                       | Peças e Acessórios                                      | 0,4661 |
| 8.5                       | Pessoal Operacional                                     | 1,7516 |
| 8.6                       | Pessoal de Manutenção                                   | 0,3104 |
| 8.7                       | Pessoal Administrativo                                  | 0,2277 |
| 8.8                       | Benefícios                                              | 0,3772 |
| 8.9                       | Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP              | 0,1541 |
| 8.10                      | Despesas Operacionais da Empresa                        | 0,2653 |
| 8.11                      | Despesas Administrativas                                | 0,2099 |
|                           |                                                         | 5,9804 |
| 10 (+) Depreciação        |                                                         | R\$/km |
| 10.1                      | (-) Depreciação do Veículo                              | 0,4181 |
| 10.2                      | (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  | 0,0000 |
| 10.2                      | (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  | 0,0038 |
| 10.3                      | (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos | 0,0482 |
|                           |                                                         | 0,4701 |

Fazendo as correções do IPP (item 4.3.2), que reflete no valor dos veículos, há impacto no item peças e despesas administrativas, cujo cálculo é um percentual estabelecido em edital do valor dos veículos, e na própria depreciação dos veículos, conforme segue.

**Tabela 4 – Correção do item peças, despesas administrativas e depreciação – 2ª RTE**

|                                                |  |               |
|------------------------------------------------|--|---------------|
| <b>8 (-) Custos Operacionais</b>               |  | <b>R\$/km</b> |
| 8.1 Combustível                                |  | 1,8083        |
| 8.2 Lubrificantes                              |  | 0,2444        |
| 8.3 Rodagem                                    |  | 0,1653        |
| 8.4 Peças e Acessórios                         |  | 0,4770        |
| 8.5 Pessoal Operacional                        |  | 1,7516        |
| 8.6 Pessoal de Manutenção                      |  | 0,3104        |
| 8.7 Pessoal Administrativo                     |  | 0,2277        |
| 8.8 Benefícios                                 |  | 0,3772        |
| 8.9 Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP |  | 0,1541        |
| 8.10 Despesas Operacionais da Empresa          |  | 0,2653        |
| 8.11 Despesas Administrativas                  |  | 0,2147        |
|                                                |  | <b>5,9959</b> |

|                                                              |  |               |
|--------------------------------------------------------------|--|---------------|
| <b>10 (+) Depreciação</b>                                    |  | <b>R\$/km</b> |
| 10.1 (-) Depreciação do Veículo                              |  | 0,4278        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de SBE                  |  | 0,0000        |
| 10.2 (-) Depreciação de Equipamentos de CCO                  |  | 0,0038        |
| 10.3 (-) Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos |  | 0,0482        |
|                                                              |  | <b>0,4798</b> |

Fonte: AGIR (2024).

## 4.6. ATUALIZAÇÃO 1ª RTP

### 4.6.1. Planilha III – Insumos Básicos

#### Item 1 – Preços Propostos para os Insumos

Data de atualização dos preços dos combustíveis:

Preço do Óleo Diesel do tipo “S – 500”:

Preço do Óleo Diesel do tipo “S – 10”:

Preço do Aditivo “Arla 32”

Frete:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel “S-500”:

Quantidade de veículos que utilizam o Diesel “S-10”:

Total de veículos

| outubro-2024 |
|--------------|
| 4,6673       |
| 4,9413       |
| 1,9735       |
| 0,0000       |
| 19           |
| 60           |
| 79           |

Observação: veículos que utilizam o Diesel “S-500” – são todos os veículos com fabricação do ano de 2013 ou anteriores, sendo “S-10” – são todos os veículos com fabricação do ano de 2014 ou superiores.

Os índices de reajustamento dos combustíveis estão nos baseados da ANP do Município de Joinville, o qual apresenta dados mais completos e apresenta similaridade com Jaraguá do Sul, abaixo segue valores utilizados.

| Descrição                  | Coeficiente | Período         |
|----------------------------|-------------|-----------------|
| Combustíveis               |             |                 |
| ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM  | 0,683224525 | Nov/20 a Out/24 |
| ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM | 0,606019152 | Nov/20 a Out/24 |

O cálculo do índice pode ser observado no Anexo 10 – Índices de Reajustamento, sendo que o período aplicado se refere ao lapso temporal da apresentação da proposta, Novembro de 2020, até o mês de Outubro de 2024 (último índice publicado na data de elaboração da RTP).



#### Itens 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

#### Itens 1.4 - Seguro de Responsabilidade Civil

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

#### Item 1.5 - Benefícios Sociais

Os valores individuais dos benefícios foram corrigidos considerando o Acordo Coletivo 2024/2025, sendo o valor efetivo de R\$ 680,00 por colaborador, referente ao Vale Alimentação (R\$ 500,00) e Prêmio Assiduidade (R\$ 180,00), os valores podem ser conferidos no Anexo 10 – Índices de Reajustamento.

Cálculo de funcionários de acordo com os parâmetros definidos na 1ª RTP:

##### Pessoal de Operação

- Motoristas: 70 (Frota Operante) x 2,30 (FU) = 161
- Bilheteiro/Porteiro: 70 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 14
- Fiscal: 70 (Frota Operante) x 0,20 (FU) = 14

##### Pessoal de Manutenção

- Manutenção: 70 (Frota Operante) x 0,33 (FU) = 25
- Administração: Pessoal de Operação x 13% (item 1.5, Planilha IV – Coeficientes) = 25

#### Item 1.6 Despesas Operacionais

##### Item 1.6.1 Desp. mensais Tecn. Informação, Comunicação e Armazenamento de Dados e Manutenção

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1, acrescido do valor de R\$ 20.805,00 referente a locação das câmeras dos ônibus, o orçamento pode ser verificado no Anexo 6, foi apresentado apenas um orçamento em função da especificidade do serviço, e pouquíssimas empresas apresentarem produtos de confiança e qualidade, sendo acatado pela municipalidade a proposta apresentada.

##### Itens 1.6.2 a 1.6.13

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

#### Item 2 Composição da Frota

Atualizado conforme as aquisições realizadas nos últimos 3 anos, utilizando o critério estabelecido para idade da frota, sendo a composição resultante abaixo.

| Faixa   | Van Adaptada | Idade | Micro | Idade | Médi Leve (básico) | Idade | Peinado | Idade | Frota Total | Idade em Anos |
|---------|--------------|-------|-------|-------|--------------------|-------|---------|-------|-------------|---------------|
| 0 a 1   | 0,0          | 0     | 0     | 0     | 2                  | 0     | 6       | 0     | 8           | 0             |
| 1 a 2   | 1,0          | 1     | 0     | 0     | 13                 | 13    | 0       | 0     | 14          | 14            |
| 2 a 3   | 2,0          | 0     | 0     | 0     | 7                  | 14    | 0       | 0     | 7           | 14            |
| 3 a 4   | 3,0          | 0     | 0     | 3     | 9                  | 10    | 30      | 0     | 13          | 39            |
| 4 a 5   | 4,0          | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 5 a 6   | 5,0          | 2     | 10    | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 2           | 10            |
| 6 a 7   | 6,0          | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 7 a 8   | 7,0          | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 8 a 9   | 8,0          | 0     | 0     | 0     | 16                 | 128   | 0       | 0     | 16          | 128           |
| 9 a 10  | 9,0          | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 10 a 11 | 10,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 11 a 12 | 11,0         | 0     | 0     | 0     | 11                 | 121   | 0       | 0     | 11          | 121           |
| 12 a 13 | 12,0         | 0     | 0     | 0     | 8                  | 96    | 0       | 0     | 8           | 96            |
| 13 a 14 | 13,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 14 a 15 | 14,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 15 a 16 | 15,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 16 a 17 | 16,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 17 a 18 | 17,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
| 18 a 19 | 18,0         | 0     | 0     | 0     | 0                  | 0     | 0       | 0     | 0           | 0             |
|         | 3            | 11    | 3     | 9     | 67                 | 402   | 6       | 0     | 79          | 422           |

Sugere-se substituir nov/20 por dez/20, exceto para o item óleo diesel, conforme supracitado nos itens 4.3.1., e reitera-se a questão de na próxima revisão revisar a programação operacional (item 4.2).

#### 4.6.2. Planilha III.1 – Requisitos Básicos

##### Item 1 – Preço dos Insumos

##### Item 1.4 – Preço dos Veículos

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

Acrescido os valores de chassi e carroceria dos ônibus pesados em fase de aquisição.

| Descrição                   | Valor Unitário        |
|-----------------------------|-----------------------|
| Chassi Volkswagen           | R\$ 370.000,00        |
| Chassi Volvo                | R\$ 600.000,00        |
| <b>Chassi Mercedes-Benz</b> | <b>R\$ 435.000,00</b> |

Para justificar tecnicamente a escolha do chassi Mercedes-Benz OF-1721L/59 E6, mesmo sendo mais caro que o MAN Volksbus 17.230/S, é importante destacar os benefícios específicos do modelo Mercedes em termos de desempenho, manutenção, tecnologia e confiabilidade.

[...]

A opção pela carroceria foi a de menor cotação.

#### Item 2 – Salários

##### Item 2.1 – Pessoal de Operação

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

##### Item 2.2 – Pessoal de Administração

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1

Recomendamos firmar em termo aditivo essa inclusão de investimento no FCD.

#### 4.6.3. Planilha VI – Dados Operacionais

##### Item 1 – Tarifas Vigentes

As tarifas vigentes estão de acordo com último processo de reajuste, onde o valor da tarifa técnica apurada foi de R\$ 5,17, sendo mantido a tarifa pública mantida em R\$ 3,94 com o pagamento de subsídio por parte da municipalidade.

##### Item 2 – Informações sobre a Demanda Futura

Para o cálculo das demandas futuras foi utilizado a média dos últimos 12 meses, sendo assim abrangido as sazonalidades de cada mês.

|                                                                |         |           |
|----------------------------------------------------------------|---------|-----------|
| 2.1 - Demanda Média Mensal Transportada                        | 582.195 | pass./mês |
| 2.2 - Demanda Mensal Equivalente                               | 449.939 | pass./mês |
| 2.3 - Taxa de Equivalência                                     | 80,83%  | %         |
| 2.4 - Índice de Passageiros Equivalentes Por Quilômetro - IPKe | 1,2288  | pass./Km  |
| Índice de Passageiros Equivalentes Por Quilômetro - IPK Total  | 1,5354  |           |

##### Item 3 – Informações sobre a Oferta

Para o cálculo da oferta foi utilizado a média dos últimos 12 meses, sendo assim Abrangido as sazonalidades de cada mês.

|                                                             |            |           |
|-------------------------------------------------------------|------------|-----------|
| 3.1 Total de Partidas Mensais                               | 28.700     | viag./mês |
| 3.2 Percentual - Viagens Extras                             | 0,00%      | %         |
| 3.3 Subtotal                                                | 28.700     | viag./mês |
| 3.4 Percentual - Adicional para Atendimentos/Prolongamentos | 0,00%      | %         |
| 3.5 Quilometragem Produtiva                                 | 348.721,90 | km/mês    |
| 3.6 Quilometragem Improdutiva                               | 17.436,10  | km/mês    |
| 3.7 Quilometragem Programada                                | 366.158,00 | km/mês    |

##### Item 4 – Informações sobre a Frota

Atualizado conforme frota atual, sendo as seguintes quantidades:



| Categoria                      | Operante  | Reserva  | Total     |
|--------------------------------|-----------|----------|-----------|
| I - Van Adaptada               | 2         | 1        | 3         |
| I - Micro                      | 2         | 1        | 3         |
| II - <u>Midi/Leve</u> (básico) | 61        | 6        | 67        |
| III - Pesado                   | 5         | 1        | 6         |
| IV - Articulado                | 0         | 0        | 0         |
| <b>Total</b>                   | <b>70</b> | <b>8</b> | <b>79</b> |

#### Item 5 – Demonstrativo das Receitas Acessórias

Corrigido a quantidade da frota que permite a publicidade.

As vans adaptadas que operam no serviço de Leva-Bem não tem a possibilidade de adesivação, sendo retiradas da receita acessória de publicidade.

O valor será atualizado para R\$ 70,00 por veículo, com base no INPC acumulado desde o início do contrato, para a correção das receitas para valor presente no Fluxo de Caixa, a metodologia será explicada a frente.

Corrigir o somatório de veículos reserva, que são 9 veículos. Sobre a quilometragem projetada, recomenda-se rever esse item na próxima revisão, já que, neste caso, ter-se-ão dados reais considerando a entrada dos veículos pesados e funcionamento das novas linhas, possibilitado pela entrada em operação do novo terminal.

#### 4.6.4. Planilha VI.1 – Investimentos e Imobilizações

##### Item 1 – Investimentos Inicial em Frota de Veículos

Valor atualizado na 1 RTE - Ano Regulatório 1 e replicado no Fluxo de Caixa.

##### Item 3 – Montante de Investimentos na Infraestrutura de Garagem e Área de Estacionamento Prolongado

Valores atualizados na 1 RTE - Ano Regulatório 1 e na 2 RTE, replicados no Fluxo de Caixa.

Para a operacionalização do Novo Terminal de Integração será necessário a aquisição de equipamentos e mobiliário não previstos no início da Concessão.

Ressalta-se que a construção e aquisição do terreno foi realizada pela municipalidade, ficando a cargo da Concessionária a mobilização para a operação.

Foram acrescidos os seguintes itens no Item 3 – Máquinas, Equipamentos e Ferramental, foi optado para inclusão neste item pela facilidade de acréscimo de valor ao Fluxo de Caixa.



| Descrição                                         | Quantia | Valor Unitário | Valor Total           |
|---------------------------------------------------|---------|----------------|-----------------------|
| Balcão*                                           | 1,00    | R\$ 5.750,00   | R\$ 5.750,00          |
| Cadeira*                                          | 2,00    | R\$ 645,00     | R\$ 1.290,00          |
| <b>Sub-Total Móveis</b>                           |         |                | <b>R\$ 7.040,00</b>   |
| Leitora para cadastro de usuários                 | 1,00    | R\$ 6.385,50   | R\$ 6.385,50          |
| Switch PoE HPE (Terminal da Barra)                | 1,00    | R\$ 5.151,08   | R\$ 5.151,08          |
| Switch Pro 48 Poe (Terminal da Barra + CCO)       | 1,00    | R\$ 9.700,00   | R\$ 9.700,00          |
| Microcomputador (2 Terminal Central + 2 CCO)      | 4,00    | R\$ 6.732,085  | R\$ 26.928,34         |
| Microcomputador (Terminal da Barra)               | 1,00    | R\$ 6.732,06   | R\$ 6.732,06          |
| Monitor de 27" (CCO)                              | 4,00    | R\$ 1.303,225  | R\$ 5.212,90          |
| Monitor de 24" (Terminais)**                      | 3,00    | R\$ 853,564    | R\$ 2.560,69          |
| Impressora                                        | 1,00    | R\$ 1.520,95   | R\$ 1.520,95          |
| TV 60"                                            | 1,00    | R\$ 3.021,57   | R\$ 3.021,57          |
| Box Smart Wifi para TV                            | 1,00    | R\$ 131,13     | R\$ 131,13            |
| Ar-condicionado                                   | 1,00    | R\$ 2.519,10   | R\$ 2.519,10          |
| <b>Sub-Total Equipamentos</b>                     |         |                | <b>R\$ 69.863,32</b>  |
| Câmeras do Terminal da Barra                      | 1,00    | R\$ 41.802,40  | R\$ 41.802,40         |
| <b>Sub-Total Câmeras</b>                          |         |                | <b>R\$ 41.802,40</b>  |
| Câmeras internas nos ônibus – custo de instalação | 1,00    | R\$ 39.858,00  | R\$ 39.858,00         |
| Disco 12TB (armazenamento de imagens)             | 4,00    | R\$ 11.152,41  | R\$ 44.609,64         |
| Microcomputador (armazenamento de imagens)        | 1,00    | R\$ 6.732,06   | R\$ 6.732,06          |
| Monitor 24" (armazenamento de imagens)            | 1,00    | R\$ 1.109,81   | R\$ 1.109,81          |
| <b>Sub-Total Câmeras Internas</b>                 |         |                | <b>R\$ 92.309,51</b>  |
| <b>Total</b>                                      |         |                | <b>R\$ 211.015,23</b> |

Observações: \* Apresentado 3 orçamentos e optado pelo mais barato. Demais itens não foi realizado 3 pesquisas por se tratarem de equipamentos muito específicos que necessitam de uma qualidade específica, garantindo assim o funcionamento e efetividade. Como não se tratam de valores significativos na composição de valor a municipalidade acatou os orçamentos únicos apresentados.

\*\* a nota apresentada consta 5 monitores, contabilizados apenas 3

#### Item 4 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

#### Item 5 – Montante do Investimentos Inicial no Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

#### Item 6 – Custos de Imobilizações Iniciais Obrigatórias

Replicados os valores calculados para o Ano Regulatório 1 para fins de cálculo de depreciação, os valores já foram contabilizados no Ano Regulatório 1.

#### Item 7 – Custos Adicionais para Adaptações de Frota Já Existente às Exigências do Edital (pintura dos veículos e Outras aplicações)

Os valores foram zerados, visto que entram no cálculo apenas no Ano Regulatório 1.

Recomendamos firmar em termo aditivo essa inclusão de investimento no FCD.

#### 4.6.5. Planilha VI.3 – Parâmetros II – Encargos Sociais

De acordo com a Lei Federal nº 14.973/2024, que “Estabelece regime de transição para a contribuição substitutiva prevista nos arts. 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de



Dezembro de 2011, e para o adicional sobre a Cofins-Importação previsto no § 21 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de Abril de 2004; altera as Leis nºs 8.212, de 24 de Julho de 1991, 8.742, de 7 de Dezembro de 1993, 10.522, de 19 de Julho de 2002, 10.779, de 25 de Novembro de 2003, 10.865, de 30 de Abril de 2004, 12.546, de 14 de Dezembro de 2011, e 13.988, de 14 de Abril de 2020; e revoga dispositivos dos Decretos-Lei nºs 1.737, de 20 de Dezembro de 1979, e 2.323, de 26 de Fevereiro de 1987, e das Leis nºs 9.703, de 17 de Novembro de 1998, e 11.343, de 23 de Agosto de 2006, e a Lei nº 12.099, de 27 de Novembro de 2009.”

Temos a destacar os seguintes itens para os anos seguintes.

– Janeiro/25

Valor de INSS (encargos) – Grupo A: 5%, resultando num total de encargos de 43,85%, conforme pode-se observar na Planilha VI.3 – Parâmetros 2025, constante nos cálculos do Fluxo de Caixa.

Observa-se ainda que a reoneração não incide sobre o 13º salário até 31/12/2027, segundo o art. 9-A, §1º

Já o valor da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB passa para o valor 0,8%, que foi contabilizado diretamente no Fluxo de Caixa.

– Janeiro/26

Valor de INSS (encargos) – Grupo A: 10%, resultando num total de encargos de 49,08%, conforme pode-se observar na Planilha VI.3 – Parâmetros 2026, constante nos cálculos do Fluxo de Caixa.

Observa-se ainda que a reoneração não incide sobre o 13º salário até 31/12/2027, segundo o art. 9-A, §1º

Já o valor da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB passa para o valor 0,6%, que foi contabilizado diretamente no Fluxo de Caixa.

– Janeiro/27

Valor de INSS (encargos) – Grupo A: 15%, resultando num total de encargos de 54,31%, conforme pode-se observar na Planilha VI.3 – Parâmetros 2027, constante nos cálculos do Fluxo de Caixa.

Observa-se ainda que a reoneração não incide sobre o 13º salário até 31/12/2027, segundo o art. 9-A, §1º

Já o valor da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB passa para o valor 0,4%, que foi contabilizado diretamente no Fluxo de Caixa.

– Janeiro/28

Valor de INSS (encargos) – Grupo A: 20%, resultando num total de encargos de 61,20%, conforme pode-se observar na Planilha VI.3 – Parâmetros 2028, constante nos cálculos do Fluxo de Caixa.

Observa-se ainda que a reoneração não incide sobre o 13º salário até 31/12/2027, segundo o art. 9-A, §1º, assim para o ano de 2028 em diante, existe a reoneração sobre 13º salário.

Já o valor da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB passa para o valor 0,0%, que foi contabilizado diretamente no Fluxo de Caixa.

Observa-se que pela Lei Federal nº 14.784/2023 a alíquota do CPRB é de 1,00% contabilizado no Fluxo de Caixa.

**Para que estes valores pudessem ser aplicados corretamente, visto que o ano contábil é diferente do Ano Regulatório da Concessão, a planilha do Fluxo de Caixa foi aberta mês a mês para a correta aplicação dos cálculos.**

Há a necessidade de adequação do cálculo dos impostos, para incluir a decisão do Supremo Tribunal Federal de suspender em parte a eficácia da Lei Federal nº 14.784/2023, que prorrogava benefícios fiscais até 31/12/2027. Esta decisão afetou os artigos 1º, 2º, 4º e



5º da lei, sendo que este último se relaciona às empresas de transporte. Dessa forma, a alíquota da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB que antes era de 1%, passou a ser de 2% partir de 1º de outubro de 2024, resultando na aplicação segundo a Tabela 5 abaixo.

**Tabela 5 – Resumo da reoneração da folha**

| Reoneração da folha | CPRB  | INSS-encargos |
|---------------------|-------|---------------|
| Jan/25              | 1,60% | 5,00%         |
| Jan/26              | 1,20% | 10,00%        |
| Jan/27              | 0,80% | 15,00%        |
| a partir de Jan/28  | 0,00% | 20,00%        |

Fonte: AGIR (2024).

Também se ressalta que o pleito considera a aplicação total da reoneração da folha, ou seja, a tarifa técnica resultante desta RTP já considera o impacto do aumento dos encargos não só do ano de 2025, mas também dos anos subsequentes (até 2028). Haveria ainda a possibilidade de se aplicar a reoneração de forma gradativa, ou seja, a tarifa desta RTP estaria apenas considerando o impacto da reoneração de 2025. Neste caso, seria necessário realizar uma RTE ao invés de um reajuste em cada um dos anos que se tem a reoneração da folha. As duas metodologias vão chegar no mesmo montante de receitas ao longo da concessão, a diferença é que, no caso do pleito, a tarifa desta RTP terá um aumento Maior do que com a Outra metodologia, mas nos próximos anos esta tarifa sofrerá apenas o reajuste pelos índices inflatores da fórmula paramétrica. Já na outra opção de metodologia, se teria um aumento um pouco menor na tarifa desta RTP, mas nos próximos anos se teria um aumento além dos índices inflatores da fórmula paramétrica, uma vez que também se teria o impacto da reoneração daquele respectivo ano.

#### 4.6.6. Planilha VII – Plano de Frota

O Plano de Frota, para a correta compreensão das datas de substituição do Frota foi aberto mês a mês, sendo que a tabela no início de cada ano computa o somatório de todas aquisições e vendas durante o Ano Regulatório.

Os ônibus foram acrescidos na data em que foi realizada a vistoria pela Diretoria de Trânsito e Transporte, retratando a realidade da evolução da frota nos três primeiros anos da Concessão, as aquisições não seguiram o previsto na 1 RTE e na 2 RTE, pois houve a antecipação da frota com autorização por parte da municipalidade.

Para questões de depreciação no Fluxo de Caixa foram utilizados os cálculos obtidos no presente Plano de Frota.

Ressalta-se que como no contrato (e anexos) não há nada especificado sobre antecipação da frota no FCD, e esta teve autorização do Poder Concedente, essa alteração também foi feita na planilha de FCD. No entanto, cabe o Poder Concedente refletir se quando for solicitação da concessionária alienar um veículo antes do prazo, se essa ação, mesmo autorizada pelo Poder Concedente, não deveria provocar alteração no Fluxo de Caixa, em prol da modicidade tarifária. E, neste caso, esta Agência de Regulação somente traz como recomendação que seja formalizada qual será a regra para os casos similares daqui em diante.

#### 4.6.7. Planilha XI – Fluxo de Caixa Projetado

Para a elaboração do Fluxo de Caixa, com finalidade de apurar o valor da tarifa técnica foram aplicadas as seguintes definições e valores.

##### 1 – Número de passageiros Equivalentes

Os valores de passageiros equivalentes foram atualizados de acordo com o Anexo 3 – Relatório 1 – Evolução Mensal de Passageiros, onde apresenta a demanda realizada por categoria em todos os meses já aferidos.

Para o cálculo do Número de passageiros Equivalente que serviu de parâmetro para os cálculos de todos os anos subsequentes foi adotado a média dos últimos 12 meses, absorvendo assim qualquer sazonalidade de passageiros transportados no decorrer dos meses, totalizando 449.939 como média mensal.

Para o Ano 5 em diante, foi considerado o valor total de passageiros do ano anterior, dividido por 12, para obtenção do valor mensal, acrescido da taxa de crescimento.

##### 1.1 – Taxa de Crescimento

Conforme valor apresentado na Proposta Vencedora do Certame

##### 2 – Quilometragem

Os valores de quilômetros percorridos, quilometragem produtiva e improdutiva, foram atualizados de acordo com o Anexo 4 – Relatório 2 – Evolução da Quilometragem Mensal, onde apresenta a quilometragem de cada veículo em todos os meses já aferidos.

Para o cálculo da quilometragem que serviu de parâmetro para os cálculos de todos os anos subsequentes foi adotado a média dos últimos 12 meses, absorvendo assim qualquer sazonalidade de quilometragem no decorrer dos meses, totalizando 366.158 km como média mensal.

##### 4 – Receita Principal – Venda de Passagens

Para trazer os valores de receita para valor presente foi adotada a mesma metodologia do cálculo de reajustamento que utiliza uma fórmula paramétrica, onde são considerados os pesos de cada compenetre principal da tarifa e os respectivos índices de correção de acordo com o Anexo III.3 de Edital.

Para a correção da receita dos valores da 1ª RTE – Ano Regulatório 1, temos o seguinte cálculo.



| Índice                                                                                               | Varição | Varição      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|
| Índice de variação do preço do Óleo Diesel, ANP - Agência Nacional Petróleo                          | V1      | 0,1494800729 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V2      | 0,1597035473 |
| Índice de correção estabelecido em convenção coletiva                                                | V3      | 0,2152       |
| Índice de variação de veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, Coluna 29 - IPP, IBGE | V4      | 0,1363842663 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V5      | 0,1597035473 |

| Participação                                                       | Peso | Porcentagem |
|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Participação do combustível, Arla, 32 e lubrificante               | P1   | 32,09%      |
| Participação da rodagem                                            | P2   | 2,51%       |
| Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais         | P3   | 40,69%      |
| Participação de peças e acessórios e depreciação                   | P4   | 12,00%      |
| Participação dos Custos Administrativos, Comercial e Rentabilidade | P5   | 12,70%      |

Índice de Reajuste da Receita

0,1762082430

Sendo:

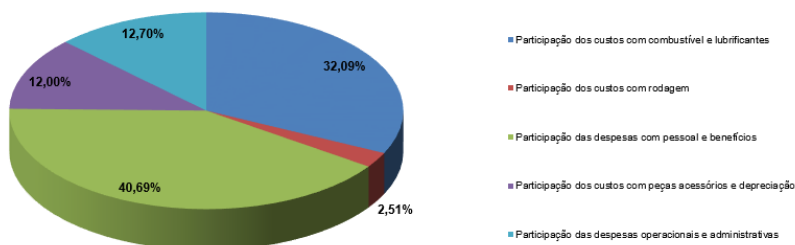
O período adotado para cálculo das Variações para a 1ª RTE teve fundamento no mês-base das atualizações feitas nos cálculos da 1ª RTE, Outubro de 2021, sendo a base do cálculo da tarifa, que resulta a receita, desta forma os valores de receita apresentam necessidade de correção para trazer para valor presente, no período indicado.

Isso se aplica a todas as variações seguintes.

[...]

Os percentuais de Pesos foram extraídos da 1ª RTE – Primeiro Ano Regulatório, sem qualquer tipo de correção para não causar distorções nos cálculos aplicados.

4 - Distribuição Percentual por Grupo de Custo



Fazendo as devidas correções nos índices, tem-se o resultado apresentado na Tabela 6, lembrando que também deve ser corrigido no texto da Nota Técnica o período contemplado pelos índices, que seria de nov/21 a out/24.



**Tabela 6 – Correção dos índices para compor atualização da receita – 1ª RTE – Ano 1**

| Índice                                                                                               | Variação | Variação     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|
| Índice de variação do preço do Óleo Diesel, ANP - Agência Nacional Petróleo                          | V1       | 0,0980981943 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V2       | 0,1597035473 |
| Índice de correção estabelecido em convênio coletiva                                                 | V3       | 0,2152       |
| Índice de variação de veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, Coluna 29 - IPP, IBGE | V4       | 0,1621785174 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V5       | 0,1597035473 |

| Participação                                                       | Peso | Porcentagem |
|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Participação do combustível, Arla, 32 e lubrificante               | P1   | 32,09%      |
| Participação da rodagem                                            | P2   | 2,51%       |
| Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais         | P3   | 40,69%      |
| Participação de peças e acessórios e depreciação                   | P4   | 12,00%      |
| Participação dos Custos Administrativos, Comercial e Rentabilidade | P5   | 12,70%      |

Índice de Reajuste da Receita

0,1628118602

Fonte: AGIR (2024).

Para a correção da receita dos valores da 1ª RTE – Ano Regulatório 2, temos o seguinte cálculo.

| Índice                                                                                               | Variação | Variação     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|
| Índice de variação do preço do Óleo Diesel, ANP - Agência Nacional Petróleo                          | V1       | 0,1655061652 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V2       | 0,1597035473 |
| Índice de correção estabelecido em convênio coletiva                                                 | V3       | 0,2152000000 |
| Índice de variação de veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, Coluna 29 - IPP, IBGE | V4       | 0,1363842663 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V5       | 0,1597035473 |

| Participação                                                       | Peso | Porcentagem |
|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Participação do combustível, Arla, 32 e lubrificante               | P1   | 33,35%      |
| Participação da rodagem                                            | P2   | 2,55%       |
| Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais         | P3   | 35,95%      |
| Participação de peças e acessórios e depreciação                   | P4   | 17,55%      |
| Participação dos Custos Administrativos, Comercial e Rentabilidade | P5   | 10,59%      |

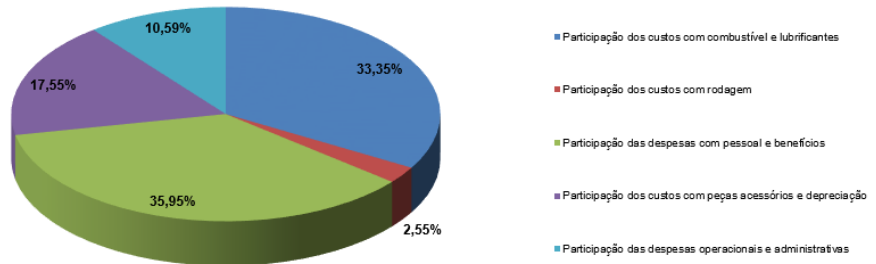
Índice de Reajuste da Receita

0,1774989543

Apenas o Índice V1 apresenta diferença de valor em função da composição da frota ser diferente no Ano Regulatório 2, o cálculo do V1 pode ser observado nas planilhas que compõem os Índices 1RTE, constante no Anexo 10 – Índices de Reajustamento. Os percentuais de Pesos foram extraídos da 1ª RTE – Segundo Ano Regulatório em diante, sem qualquer tipo de correção para não causar distorções nos cálculos aplicados.



#### 4 - Distribuição Percentual por Grupo de Custo



Os valores de correção foram aplicados nas receitas, incluindo receita acessória e subsídio, até Janeiro de 2023, quando ocorreu a 2ª RTE, sendo aplicados os índices da mesma nos valores subsequentes.

Fazendo as devidas correções nos índices, tem-se o resultado apresentado na Tabela

7.

**Tabela 7 – Correção dos índices para compor atualização da receita – 1ª RTE – Ano 2**

| Índice                                                                                               | Varição | Varição      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|
| Índice de variação do preço do Óleo Diesel, ANP - Agência Nacional Petróleo                          | V1      | 0,1016765183 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V2      | 0,1597035473 |
| Índice de correção estabelecido em convênio coletivo                                                 | V3      | 0,2152       |
| Índice de variação de veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, Coluna 29 - IPP, IBGE | V4      | 0,1621785174 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V5      | 0,1597035473 |

| Participação                                                       | Peso | Porcentagem |
|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Participação do combustível, Arla, 32 e lubrificante               | P1   | 33,35%      |
| Participação da rodagem                                            | P2   | 2,55%       |
| Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais         | P3   | 35,95%      |
| Participação de peças e acessórios e depreciação                   | P4   | 17,55%      |
| Participação dos Custos Administrativos, Comercial e Rentabilidade | P5   | 10,59%      |

Índice de Reajuste da Receita

0,1607390922

Fonte: AGIR (2024).

Para a correção da receita dos valores da 2ª RTE, temos o seguinte cálculo.

| Índice                                                                                               | Varição | Varição       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|
| Índice de variação do preço do Óleo Diesel, ANP - Agência Nacional Petróleo                          | V1      | -0,0742487946 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V2      | 0,0728350898  |
| Índice de correção estabelecido em convenção coletiva                                                | V3      | 0,0952        |
| Índice de variação de veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, Coluna 29 - IPP, IBGE | V4      | 0,0162348644  |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V5      | 0,0728350898  |

| Participação                                                       | Peso | Porcentagem |
|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Participação do combustível, Arla, 32 e lubrificante               | P1   | 36,88%      |
| Participação da rodagem                                            | P2   | 2,56%       |
| Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais         | P3   | 35,76%      |
| Participação de peças e acessórios e depreciação                   | P4   | 14,45%      |
| Participação dos Custos Administrativos, Comercial e Rentabilidade | P5   | 10,35%      |

Índice de Reajuste da Receita

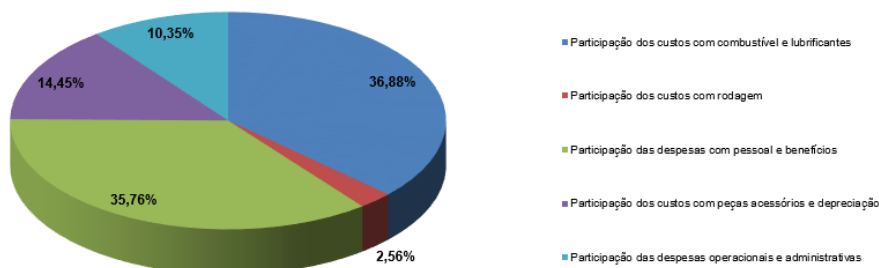
0,0184030888

Sendo:

O período adotado para cálculo das Variações para a 2ª RTE teve fundamento no mês-base das atualizações feitas nos cálculos da 2ª RTE, Janeiro de 2023, sendo a base do cálculo da tarifa, que resulta a receita, desta forma os valores de receita apresentam necessidade de correção para trazer para valor presente, no período indicado.

Os percentuais de Pesos foram extraídos da 2ª RTE, sem a correção da receita, por se tratar do documento oficial apurado, e não ter influência nos pesos, apenas no cálculo final da tarifa, sem qualquer tipo de correção para não causar distorções nos cálculos aplicados.

4 - Distribuição Percentual por Grupo de Custo



Fazendo as devidas correções nos índices, tem-se o resultado apresentado na Tabela 8, lembrando que também deve ser corrigido no texto da Nota Técnica o período contemplado pelos índices, que seria de fev/23 a out/24.



**Tabela 8 – Correção dos índices para compor atualização da receita – 2ª RTE**

| Índice                                                                                               | Varição | Varição       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|
| Índice de variação do preço do Óleo Diesel, ANP - Agência Nacional Petróleo                          | V1      | -0,0417797779 |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V2      | 0,0728350898  |
| Índice de correção estabelecido em convênio coletiva                                                 | V3      | 0,0952        |
| Índice de variação de veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, Coluna 29 - IPP, IBGE | V4      | 0,0393019008  |
| Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal - INPC                                     | V5      | 0,0728350898  |

| Participação                                                       | Peso | Porcentagem |
|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Participação do combustível, Arla, 32 e lubrificante               | P1   | 36,88%      |
| Participação da rodagem                                            | P2   | 2,56%       |
| Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais         | P3   | 35,76%      |
| Participação de peças e acessórios e depreciação                   | P4   | 14,45%      |
| Participação dos Custos Administrativos, Comercial e Rentabilidade | P5   | 10,35%      |

Índice de Reajuste da Receita

0,0337117194

Fonte: AGIR (2024).

Os valores de correção foram aplicados nas receitas, incluindo receita acessória e subsídio, a partir de Fevereiro de 2023, quando ocorreu a 2ª RTE, até o mês de Dezembro de 2024, pois a Nova tarifa está aplicada a partir de Janeiro de 2025.

O subsídio como é pago no mês seguinte ao cálculo apresenta correção de receita em Janeiro de 2025.

Já para a receita futura, os valores foram obtidos através da equação:

Número de passageiros equivalentes x Tarifa técnica proposta (tarifa pública)

A Nova tarifa está sendo aplicada a partir do mês de Janeiro de 2025.

#### 6 – Tributos sobre o Faturamento

Corrigido conforme Leis Federais que alteraram os percentuais de cálculo.

#### 8 – Custos Operacionais

Corrigidos de acordo com os cálculos já esclarecidos, tendo alteração nos próximos anos nos custos 8.5, 8.6 e 8.7, em função da reoneração da folha.

|                                                |        | Fonte: 1ª RTE<br>Valor Presente | Até jan/2023<br>Fonte: 1ª RTE<br>Valor Presente | Até dez/2024<br>Fonte: 2ª RTE<br>Valor Presente | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   |
|------------------------------------------------|--------|---------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
|                                                |        |                                 |                                                 |                                                 |        |        |        |        |
| 7 (-) Receita Líquida                          |        |                                 |                                                 |                                                 |        |        |        |        |
| 8 (-) Custos Operacionais                      | R\$/km | R\$/km Ano 1                    | R\$/km Ano 2                                    |                                                 |        |        |        |        |
| 8.1 Combustível                                | 1,8614 | 1,7875                          | 1,8098                                          | 1,8083                                          |        |        |        |        |
| 8.2 Lubrificantes                              | 0,2462 | 0,2416                          | 0,2446                                          | 0,2444                                          |        |        |        |        |
| 8.3 Rodagem                                    | 0,1648 | 0,1675                          | 0,1634                                          | 0,1653                                          |        |        |        |        |
| 8.4 Peças e Acessórios                         | 0,5708 | 0,5665                          | 0,4688                                          | 0,4661                                          |        |        |        |        |
| 8.5 Pessoal Operacional                        | 2,0387 | 2,0990                          | 1,7873                                          | 1,7516                                          | 2,1156 | 2,1925 | 2,2693 | 2,3707 |
| 8.6 Pessoal de Manutenção                      | 0,3613 | 0,3720                          | 0,3167                                          | 0,3104                                          | 0,3749 | 0,3885 | 0,4022 | 0,4201 |
| 8.7 Pessoal Administrativo                     | 0,2650 | 0,2729                          | 0,2323                                          | 0,2277                                          | 0,2750 | 0,2850 | 0,2950 | 0,3082 |
| 8.8 Benefícios                                 | 0,4439 | 0,4577                          | 0,3849                                          | 0,3772                                          |        |        |        |        |
| 8.9 Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP | 0,2151 | 0,1910                          | 0,1572                                          | 0,1541                                          |        |        |        |        |
| 8.10 Despesas Operacionais da Empresa          | 0,2807 | 0,3642                          | 0,2707                                          | 0,2653                                          |        |        |        |        |
| 8.11 Despesas Administrativas                  | 0,2556 | 0,2499                          | 0,2066                                          | 0,2099                                          |        |        |        |        |
|                                                | 6,7016 | 6,7698                          | 6,0423                                          | 5,9804                                          |        |        |        |        |

#### 10 – Depreciação

Conforme cálculos já apresentados.

Alterado os custos operacionais para os mostrados na Tabela 9, devido à correção do IPP, conforme já citado anteriormente em outros itens.

**Tabela 9 – Alteração nos custos operacionais**

| (-) Custos Operacionais                    | R\$/km | R\$/km Ano 1 | R\$/km Ano 2 |        |        |        |        |        |
|--------------------------------------------|--------|--------------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Combustível                                | 1,8484 | 1,7875       | 1,8098       | 1,8083 |        |        |        |        |
| Lubrificantes                              | 0,2461 | 0,2416       | 0,2446       | 0,2444 |        |        |        |        |
| Rodagem                                    | 0,1646 | 0,1675       | 0,1634       | 0,1653 |        |        |        |        |
| Pegs e Acessórios                          | 0,5598 | 0,5797       | 0,4797       | 0,4770 |        |        |        |        |
| Pessoal Operacional                        | 1,9804 | 2,0990       | 1,7873       | 1,7516 | 2,0551 | 2,1298 | 2,2045 | 2,3030 |
| Pessoal de Manutenção                      | 0,3510 | 0,3720       | 0,3167       | 0,3104 | 0,3642 | 0,3774 | 0,3907 | 0,4081 |
| Pessoal Administrativo                     | 0,2575 | 0,2729       | 0,2323       | 0,2277 | 0,2672 | 0,2769 | 0,2866 | 0,2994 |
| Benefícios                                 | 0,4309 | 0,4577       | 0,3849       | 0,3772 |        |        |        |        |
| Despesas Operacionais com o CCO, SBE e SAP | 0,2131 | 0,1910       | 0,1572       | 0,1541 |        |        |        |        |
| Despesas Operacionais da Empresa           | 0,2784 | 0,3642       | 0,2707       | 0,2653 |        |        |        |        |
| Despesas Administrativas                   | 0,2507 | 0,2556       | 0,2113       | 0,2147 |        |        |        |        |
|                                            | 6,5809 | 6,7886       | 6,0579       | 5,9959 |        |        |        |        |

Fonte: AGIR (2024).

#### 4.6.8. Subsídio

O Município, após a 1ª RTE, passou a subsidiar a tarifa. Tendo sido repassado os valores constantes no Fluxo de Caixa, trazidos para valores presente conforme os cálculos apresentados, ressalta-se que subsídio é receita, devendo ter a incidência de impostos conforme alíquotas definidas.

Cabe registrar que se chegou à conclusão, Junto com o Poder Concedente, que como o “Domingou” não possui um tratamento diferenciado na planilha de FCD para a quantidade de passageiros e sua equivalência, não é necessário que seu subsídio seja pago separadamente do restante do subsídio mensal.

#### 4.6.9. TARIFA TÉCNICA RESULTANTE

Baseado nos cálculos elucidados neste documento a tarifa técnica aferida é de R\$ 6,52865900122624, mantidos os valores da TIR fixada na proposta vencedora da licitação e VPL zero, valor com arredondamento de 2 casas decimais, para equiparar com o sistema monetário, passa a ser de R\$ 6,53.

A municipalidade optou pela tarifa pública de R\$ 4,35, mantendo assim subsidio tarifário, de acordo com os valores calculados abaixo.

| MÊS                     | Passageiros Equivalentes (Média Mensal) | Tarifa Técnica (R\$) | Tarifa Pública (R\$) | Diferença Tarifa Técnica x Tarifa Pública | Subsidio Mensal | Subsidio Anual   |
|-------------------------|-----------------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------------|-----------------|------------------|
| Previsão jan a dez 2025 | 449.939                                 | 6,53                 | 4,35                 | 2,18                                      | R\$ 980.867,02  | R\$11.716.411,56 |

O valor da tarifa pública poderá ser revisto a qualquer momento pela municipalidade, refletindo em Novos valores de subsidio tarifário.

Os parâmetros e termos divergentes nos documentos oficiais foram debatidos e acordados ente a Concessionária e a Concedente, representada neste ato pelo Diretoria de Trânsito e Transportes, de acordo com o Anexo 09.

No Anexo II do Edital de Concessão no item 7.1.5.1.3 Demanda Equivalente, está revisto, “Para a Nova CONCESSÃO a passagem embarcada será de até 15% a mais que a antecipada. ”

Com o intuito de diminuir gradativamente a compra de passagens embarcadas, com a possibilidade futura de não haver mais essa modalidade de aquisição de passagens diretamente com o motorista a diferença de custos poderá ser ampliada até 30 % a mais que a antecipada.

A variação dos valores citados no decorrer deste Parecer Conjunto alterou o resultado final de tarifa de remuneração pleiteada, que era de R\$ 6,52865900122624, para R\$ 6,58871164571462, cujo arredondamento determina a tarifa de **R\$ 6,59 (seis reais e cinquenta e Nove centavos)**. Por conseguinte, **resultando em deliberação desta Agência quanto à aplicação deste novo valor de tarifa de remuneração**. Logo, comparando-se esse novo valor de tarifa de remuneração à tarifa de remuneração anterior de R\$ 5,17, verifica-se um incremento no percentual aproximado de 27,47%.

Ainda, vale ressaltar que, caso o Município opte por manter a tarifa pública de R\$ 3,94 (ou outro valor inferior à tarifa técnica), terá que subsidiar a tarifa, cabendo, por conseguinte, a municipalidade considerar o valor desses impactos no orçamento público municipal frente a sua obrigação de ofertar o transporte coletivo urbano à população, serviço considerado essencial perante o ordenamento jurídico, e refletir se irá manter o valor vigente de tarifa pública ou não, bem como o melhor momento de aplicar um reajuste ou a tarifa técnica ao usuário.

## 5. DA CONCLUSÃO

Com base nas informações e resultados apurados neste procedimento de verificação da 1ª RTP solicitada pelo Município de Jaraguá do Sul, por meio da Diretoria de Trânsito e Transporte à esta Agência de Regulação por meio do ofício 651/2024/Semplu-DTT, a AGIR recomenda, neste parecer, como já o tem feito em outras oportunidades, a adoção de medidas e ações que venham ao encontro da necessária tarifa de equilíbrio com vistas à modicidade, sem a oneração excessiva do poder público e com a garantia e a segurança jurídica do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Para o atendimento deste serviço público, sob a responsabilidade do Poder Público Municipal, RECOMENDA-SE:

- a) Aplicar a **tarifa técnica de equilíbrio de R\$ 6,59 (seis reais e cinquenta e nove centavos)** em função da 1ª RTP, a **partir de 1º de janeiro de 2025**, considerando um percentual de aproximadamente 27,46% de aumento tarifário, de forma que sejam observadas as obrigações legais a serem aplicadas para a sua implementação;



b) Orientar o Poder Concedente no exercício de suas competências e no uso da discricionariedade que lhe é conferida, em especial da capacidade orçamentaria, verificar junto aos setores competentes da Administração Pública municipal, o momento adequado para aplicar o reajuste à tarifa pública até o valor da tarifa técnica, ou manter a tarifa atualmente praticada, com a devida complementação financeira (subsídio direto), mediante as ações que se fizerem necessárias, especialmente a autorização legislativa caso seja necessária;

c) Elaborar termo aditivo contratual a ser homologado pela Agência Reguladora, mencionando especificamente as modificações adotadas para execução do objeto do contrato em análise, incluindo os parâmetros e termos do cálculo do equilíbrio econômico-financeiro pactuados entre as partes;

d) Que o Poder Concedente regulamente o prazo de utilização das recargas de cartões do sistema de bilhetagem eletrônica na rede de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Jaraguá do Sul, visto que a utilização destes valores representa um estímulo à modicidade tarifária;

e) Que seja revisitada na próxima Revisão Tarifária, pelo Poder Concedente, o plano de frotas e a quilometragem projetada nesta RTP, em vistas de se ter mais conhecimento sobre como estará a operação do novo terminal;

f) Que o Poder Concedente, em parceria com a Concessionária, elabore em 2025, alternativas de ação que possibilitem:

- I- Aumentar o número de passageiros equivalentes;
- II- Aumentar a velocidade média dos ônibus, diminuindo o tempo de deslocamento nas viagens;
- III- Reduzir a quilometragem com otimização das rotas;
- IV- Racionalizar as isenções e gratuidades;
- V- Facilitar o embarque nos terminais através de sinalização e orientação;
- VI- Humanizar as viagens com a integração temporal.

g) Que seja considerada o fortalecimento do fundo para manutenção da modicidade tarifária.



Este o nosso parecer, SMJ. Encaminhe-se o referido parecer para decisão superior do Diretor-Geral da AGIR.

Blumenau, data da assinatura digital.

 Assinado digitalmente por:THAIS VENTURA  
CHIBIAQUI  
055.\*\*\*.\*\*\*9-19  
18/12/2024 08:43:10  
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-  
Brasil.

(assinado digitalmente)  
**THAÍS VENTURA CHIBIAQUI**  
Gerente de Controle, Regulação e Fiscalização de  
Transporte da AGIR  
CREA-SC 099184-0

 Assinado digitalmente por:ANDRE  
DOMINGOS GOETZINGER  
891.\*\*\*.\*\*\*9-15  
18/12/2024 10:55:11  
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-  
Brasil.

(assinado digitalmente)  
**ANDRE DOMINGOS GOETZINGER**  
Gerente de Estudos Econômico  
Financeiros da AGIR  
CRA-SC 32.652

Assinado digitalmente por:RODRIGO DIEGO  
JANSEN  
043.\*\*\*.\*\*\*9-30  
18/12/2024 08:40:54  
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-  
Brasil.

(assinado digitalmente)  
**RODRIGO DIEGO JANSEN**  
Assessor Jurídico da AGIR  
OAB-SC-23.822

 Assinado digitalmente por:PAULO EDUARDO  
MACHADO DOS SANTOS  
599.\*\*\*.\*\*\*0-87  
18/12/2024 08:44:27

Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-  
Brasil.

(assinado digitalmente)  
**PAULO EDUARDO MACHADO DOS SANTOS**  
Agente de Fiscalização da AGIR  
Matrícula 122.890

 Assinado digitalmente por:ADEMIR MANOEL  
GONCALVES  
181.\*\*\*.\*\*\*9-15  
18/12/2024 08:57:08

Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-  
Brasil.

(assinado digitalmente)  
**ADEMIR MANOEL GONÇALVES**  
Economista da AGIR  
CORECON-SC 1463



## DECISÃO

À vista dos argumentos e fundamentos técnico-jurídicos expostos no Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico nº 175 /2024, **acolho-os** integralmente como fundamentos da presente decisão em consonância com suas próprias razões.

Dessa forma, para que seja possível dar o devido acolhimento às recomendações constantes neste parecer **determino** que sejam notificados, via ofício, o Município de Jaraguá do Sul/Diretoria de Trânsito e Transporte – DTT, na qualidade de Poder Concedente e à Concessionária Senhora dos Campos Concessionária de Transporte Urbano de Jaraguá do Sul SPE LTDA. dando ciência deste ato, bem como para providências cabíveis, sobretudo para que promovam ampla divulgação dos preços a serem praticados.

Publique-se a presente decisão, acompanhada do Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico nº 175/2024, como parte integrante desta decisão, no Diário Oficial dos Municípios de Santa Catarina – DOM/SC e no site da AGIR;

No mais, aguarde-se o **prazo de 15 (quinze) dias úteis** para eventual apresentação de recurso ao Comitê de Regulação, nos termos do § 5º, do art. 7º, da Resolução Normativa nº 009/2019-AGIR. Caso não haja interposição de recurso ou outra manifestação, proceda-se com o encerramento do processo e seu consequente arquivamento.

Por fim, registre-se que todas essas recomendações são alguns pontos que, a critério da discricionariedade do Gestor Público, podem ou não ser acatadas, destacando sempre que o serviço deve ser ofertado com modicidade tarifária e sempre no sentido de fazer com que a mobilidade atenda aos preceitos legais e objetivando a melhoria do nível de vida da população em geral.

Blumenau, data da assinatura digital.

(Assinatura Digital)

**PAULO EDUARDO DE OLIVEIRA COSTA**  
Diretor-Geral da AGIR



Assinado digitalmente por: PAULO EDUARDO  
DE OLIVEIRA COSTA  
606.\*\*\*-0-53  
18/12/2024 15:21:12

