

Descrição do critério

No texto explicativo da proposta deverão ser explicitados o método de depreciação empregado para cada um dos ativos anteriores, a vida útil adotada e o percentual de valor residual considerado para cada item, ao final da vida útil.

Planilha 4 – Demonstração do custo de administração

Nesta planilha deveriam ser apresentados os custos mensais com administração incluindo, no mínimo, as seguintes parcelas:

- Custos com pessoal administrativo, dividido em suas principais funções (pessoal, contabilidade, financeiro, etc.), com a quantidade de pessoal prevista por função, salários e valores de benefícios a serem pagos por categoria, o percentual de encargos sociais aplicáveis a cada uma, e os valores resultantes parciais, por função e total.
- Custos administrativos diversos, como despesa com o pagamento de IPTU, taxas em geral, telefonia, água e esgoto, energia elétrica, internet, materiais de escritório, serviços de terceiros, manutenção predial, assinaturas de jornais e periódicos e demais despesas correlatas, os quais deverão ser apresentados por conjunto de itens.
- Custos de manutenção dos equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade - SIM e do Sistema de Vigilância de Frota por Câmeras de Televisão;
- Remuneração (pró-labore) da diretoria;
- Custos com seguros diversos, incluindo as despesas de seguro-obrigatório;
- Custos não considerados nos demais itens.

Planilha 5 – Fluxo de caixa

Esta planilha deveria apresentar o fluxo de caixa da concessão, em base anual, considerando o prazo de 10 anos da concessão, devendo conter os seguintes elementos:

Relativos à receita

- Receita da prestação dos serviços: deverá ser considerada a tarifa técnica indicada na Proposta Financeira da licitante. A demanda anual de passageiros pagantes transportados (embarques) deverá estar de acordo com a informação fornecida no Anexo II.2 do Edital, específica para cada lote de proposta;

- A receita da prestação dos serviços deve permanecer constante ao longo dos 120 (cento e vinte) meses de concessão, não sendo admitida inclusão de taxa de crescimento de demanda ou produtividade, para os fins do estudo de viabilidade econômico-financeira;

PROG.: 080001270/2015

RUBRICA: 

INSTRUMENTO: 267.11-2

- Receita advinda da venda dos ativos, durante e ao final da concessão;
- Tributos incidentes sobre as receitas como PIS e COFINS;
- Não deverá ser considerada Taxa de Administração do Órgão Gestor sobre a receita operacional da concessão. Tal preço público incidirá sobre a Tarifa Usuário e será auferido diretamente pelo Poder Concedente, com recursos da comercialização de créditos de viagem;
- Receita líquida, resultado da diferença entre as receitas e os impostos diretamente incidentes.

Relativos aos custos

- Custos variáveis com a rodagem, calculados em relação aos custos apresentados em planilha pelo licitante.
- Custos fixos, isto é: custos com pessoal e custos administrativos calculados com base nos custos apresentados em planilha pelo licitante.
- Valores a serem lançados como depreciação de capital.

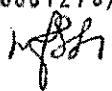
Relativos aos tributos sobre a renda

- Valor do desembolso com o pagamento de Tributos Federais incidentes sobre o lucro operacional bruto (Receita líquida – Custos), como Contribuição Social e IR.

Relativos aos resultados e indicadores

Os resultados esperados da avaliação do fluxo de caixa são os seguintes:

- Valor presente líquido;
- Valor da taxa interna de retorno do capital, em % a.a. **193**
- Valor da taxa de desconto considerada, em % a.a. **000001270/2015**
- Pay back nominal.

RUBRICA: 

MATRÍCULA: 267711-3

5.2. Informações adicionais

Os dados operacionais de quilometragem por tipo de veículo, a configuração da frota necessária à prestação dos serviços, incluindo reserva técnica, e as demais informações necessárias ao cálculo dos custos referidos nas planilhas de 1 a 4 deverão ser obtidos nos Anexos II.2 e II.4 do Edital de Licitação.

A apresentação dos valores das planilhas deverá observar as seguintes bases em relação ao número de casas decimais:

- parâmetros: 5 casas decimais;
- custos/km: 3 casas decimais;
- tarifa técnica: 4 casas decimais; e
- demais valores: 2 casas decimais.

Todos os valores apresentados nas planilhas pelo licitante deverão ser coerentes com o especificado nos Anexos II.2, II.4 e IV.4 do Edital.

Os cálculos demonstrativos deverão ser realizados sem a previsão de financiamentos para a aquisição de quaisquer elementos dentro da concessão (a viabilidade deverá ser demonstrada com o uso de capital próprio).

Não obstante seja permitido o regime de locação dos bens da concessão, quando da execução do contrato, para fins do estudo de viabilidade econômico-financeira, não será admitida a previsão de quaisquer tipos de locação, devendo os bens citados na planilha 3 ser considerados como adquiridos, apenas para fins de análise econômica.

5.3.Reajuste e Revisão da Tarifa Técnica

5.3.1 Do Reajuste da Tarifa Técnica

Conforme definido na Cláusula XVI do Contrato de Concessão, o valor da Tarifa Técnica será reajustado a cada 12 (doze) meses, contados da data-base inicial de apresentação da Proposta Financeira vencedora da licitação. O reajuste anual da Tarifa Técnica será realizado mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$TR = TP \times \{1 + [0,17 \times ((PRDi - PRDo)/ PRDo) + 0,50 \times (VP) + 0,28 \times ((IVRCAi - IVRCAo)/IVRCAo) + 0,05 \times ((IGP Dii - IGP Dio)/IGP Dio)]\}$$

Onde:

TR - é o valor reajustado da TARIFA TÉCNICA;

TP - é o valor da TARIFA TÉCNICA em vigor;

PRDo - é o preço do litro de óleo diesel, relativo ao segundo mês anterior à data de fixação da Tarifa Técnica em vigor, extraído do Levantamento dos Preços Praticados em Brasília, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços – SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com referência ao preço médio da Distribuidora, excluídos eventuais benefícios de isenção tributária aplicáveis à CONCESSIONÁRIA;

PRDi - é o preço do litro de óleo diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, extraído do Levantamento dos Preços Praticados em Brasília, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços – SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com referência ao preço médio da Distribuidora, excluídos eventuais benefícios de isenção tributária aplicáveis à CONCESSIONÁRIA;

VP – é o percentual de variação das despesas com pessoal, apurado de acordo com a variação percentual acumulada do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor), desde a data de fixação da TARIFA TÉCNICA em vigor até a data do reajuste, ou de acordo com o percentual definido em Dissídio Coletivo do Trabalho, do qual tenha participado, obrigatoriamente, o CONCEDENTE como terceiro interessado ou interveniente, na forma do artigo 624 da Consolidação das Leis do Trabalho;

IVRCAo - é o Índice de Veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, relativo ao segundo mês anterior à data de fixação da TARIFA TÉCNICA em vigor, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, Revista Conjuntura Econômica, (coluna 36) do Índice de Preços ao Produtor Amplo – Origem (IPA-OG) – Brasil;

IVRCAi - é o Índice de Veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, Revista Conjuntura Econômica, (coluna 36) do Índice de Preços ao Produtor Amplo – Origem (IPA-OG) – Brasil;

IGP-DIo - é o Índice Geral de Preços – disponibilidade interna, relativo ao segundo mês anterior à data de fixação da TARIFA TÉCNICA em vigor, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV (coluna 2), Revista Conjuntura Econômica;

IGP-DIi - é o Índice Geral de Preços – disponibilidade interna, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV (coluna 2), Revista Conjuntura Econômica.

O cálculo do reajuste do valor da Tarifa Técnica será feito pela Concessionária e previamente submetido ao Concedente para verificação da sua correção. O Concedente terá o prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis para verificar e, se correto, homologar o reajuste.

Até o presente momento, as Tarifas Técnicas dos Concessionários detentores dos novos Contratos de Concessão já sofreram 2 (dois) reajustes lineares, um de 6,65% e outro de 12,59%, respectivamente aos primeiro e segundo anos de aniversário dos contratos, perfazendo um reajuste total de 20,08%.

5.3.2. Da Revisão da Tarifa Técnica

Conforme definido na Cláusula XVII do Contrato de Concessão, a Tarifa Técnica será revisada, a qualquer momento, para restabelecer a equação originária entre os encargos da Concessionária e as receitas da concessão, formada pelas regras Contrato e do Edital, bem como pelas planilhas apresentadas na Proposta Financeira vencedora da licitação, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

O Item 4, da Clausula XVII, do Contrato de Concessão estabelece que:

"Nos processos de revisão tarifária, a aferição da Tarifa Técnica, para reequilíbrio do contrato será realizada por meio das planilhas apresentadas na proposta financeira vencedora da licitação, assegurando-se a proteção, ao longo do contrato, dos elementos de mérito TIR (Taxa Interna de Retorno) e Valor Presente Líquido (VPL) indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela concessionária na referida proposta, ressalvado o disposto nos itens 7 e 9 da cláusula sexta, do presente instrumento".

O Problema aí é que alguns concessionários não disponibilizaram nas suas propostas financeiras as memórias de cálculo complementares e explicativas dos resultados encontrados para alguns itens de custo. Assim, não há como se reconstituir os mesmos métodos e parâmetros considerados nas propostas originais apresentadas pelos concessionários, no procedimento de Revisão da Tarifa Técnica.

Como exemplo prático podemos citar os casos dos pedidos de revisão das Tarifas Técnicas apresentados pelas Viações Planeta e Marechal. Quando da análise dos parâmetros relativos ao cálculo dos fatores de utilização de motoristas e cobradores indicados por esses operadores nas suas propostas econômico-financeiras, observou-se que não foram apensadas as memórias de cálculo complementares que explicassem os resultados dos fatores aplicados, ficando comprometido o processo de revisão das Tarifas Técnicas desses operadores.

O Anexo IV.2.2, "Instruções para Elaboração do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira", do Edital, é bastante claro e específico ao exigir "apresentação de um conjunto de planilhas de cálculo impressas acompanhadas de memórias de cálculo complementares e de um texto que explique os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão das planilhas apresentadas". Assim, entendemos que houve falha no procedimento de avaliação das propostas econômico-financeiras ao não serem observadas essas exigências.

Nossa recomendação é que sejam solicitadas aos concessionários as memórias de cálculo complementares que embasaram os resultados apresentados na proposta financeira. Deve ser avaliada, também, a possibilidade de ser assinado um termo aditivo ao Contrato, estabelecendo um padrão metodológico (critérios de cálculo) para os procedimentos de revisão das Tarifas Técnicas.

5.4. Aspectos que dificultam a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos

A seguir apresentaremos os resultados constantes do Relatório Final do Grupo de Trabalho constituído pela Portaria nº 11, de 11 de fevereiro de 2015, com o objetivo de avaliar os estudos realizados no âmbito dos Processos Administrativos nº 098.001.248/2014 e nº 090.001.307/2014, atinentes ao Contrato de Concessão nº 01/2012 – Viação Pioneira Ltda. e ao Contrato de Concessão nº 08/2013 – Auto Viação Marechal Ltda., bem como realizar auditoria na metodologia dos cálculos utilizados nos valores das tarifas técnicas.

A análise dos resultados apresentados no referido trabalho torna-se importante em razão das constatações e dificuldades enfrentadas para definição dos elementos necessários para o processo de Revisão das Tarifas Técnicas, conforme previsto do Edital/Contratos.

Pode-se considerar o resultado desse trabalho como um exemplo prático dos problemas vivenciados para se restabelecer todos os parâmetros considerados nas propostas econômico-financeiras, garantidores da manutenção

dos valores dos elementos de mérito das propostas originais, necessários no processo de revisão das tarifas técnicas.

A seguir apresentamos os procedimentos de análise e auditoria adotados, bem como uma abordagem dos aspectos legais envolvidos.

5.4.1. Viabilidade matemática da garantia de proteção aos elementos de mérito Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) a cada processo de revisão, e sua influência no equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias.

A Cláusula XVII – Da Revisão da Tarifa, dos contratos de concessão, estabelece:

"4. Nos processos de revisão tarifária, a aferição da TARIFA TÉCNICA, para reequilíbrio do CONTRATO será realizada por meio das planilhas apresentadas na PROPOSTA FINANCEIRA vencedora da licitação, assegurando-se a proteção, ao longo do CONTRATO, dos elementos de mérito TIR (Taxa Interna de Retorno) e Valor Presente Líquido (VPL) indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela CONCESSIONÁRIA na referida proposta, ressalvado o disposto nos itens 7 e 9 da cláusula sexta do presente instrumento.

Tal disposição contratual (proteção à TIR e ao VPL, de forma concomitante) dificulta sobremaneira os estudos de revisão das tarifas técnicas na medida em que:

- Para fins de padronização, o certame licitatório adotou como elemento definidor da avaliação do "menor preço", o valor de uma Tarifa Técnica: "valor unitário por passageiro, por meio do qual são auferidos os recursos que devem proporcionar aos contratados, ao longo do contrato, os valores de TIR e VPL informados na proposta financeira";
- a TIR pode ser pretendida, ou resultante dos valores que se espera auferir ao longo do contrato;
- o VPL pode ser pretendido, ou resultante dos valores que se espera auferir ao longo do contrato.

Considerando que a remuneração a ser auferida no decorrer do contrato, para se alcançar a TIR e o VPL anteriormente mencionados, é resultante de apenas um valor de tarifa, e que as fórmulas matemáticas que definem tais elementos de mérito são distintas entre si, espera-se que somente na condição inicial do contrato (prevista no projeto básico do Edital) ambas as equações sejam satisfeitas por apenas uma incógnita (Tarifa Técnica). Isso ocorre devido à existência de um sistema linear de duas equações, já que se trata de equações que devem ser avaliadas em conjunto. Em geral, esse tipo de sistema, com essa quantidade de equações, só é satisfeito com duas variáveis. Tais variáveis devem

ser tarifas técnicas, visto que compensações financeiras fogem ao modelo de remuneração estipulado no Contrato.

Por esse motivo, recomenda-se, exclusivamente para os operadores que transcorreram o prazo de um (1) ano de operação, o valor da Tarifa Técnica a vigor no "ano 1" do fluxo de caixa, para que fossem alcançados ambos elementos de mérito das propostas. Considerando que tal valor foi superior ao vigente no período em questão, foi calculada a diferença entre os valores totais auferíveis por meio de ambas as tarifas, não se tratando, portanto, de subsídio direto ao operador, mas sim de subsídio aos passageiros transportados pela empresa naquele período. Contudo, há de se esclarecer que, nos contratos de concessão/Edital, não há menção explícita a cálculos de tarifas retroativas, tampouco a subsídios a outras categorias de passageiros que não os estipulados nas Leis nºs. 4.582 e 4.583, ambas de 2011. Desse modo, há de ser verificada a viabilidade legal de se repassar tais valores ao operador, ainda que tal opção seja mais módica para o Estado, quando comparada à postergação dos desequilíbrios havidos em períodos anteriores.

A menção à modicidade deve-se ao fato de, num fluxo de caixa descontado, haver de ser considerado o valor do capital no tempo. Assim, quanto mais se afasta do "ano 0" (retrato dos fluxos de caixa e período no qual se alocam os investimentos iniciais), menos se amortiza dos capitais a serem remunerados e vice-versa. Isso fica claro nas simulações realizadas por meio do "SOLVER" do Excel – quando não há pagamentos de compensações alocadas no(s) período(s) em que se observa desequilíbrio – contidas no anexo II (fls. 57 a 116 – Processo nº 090.001.002/2015 – SEMOB). Nas hipóteses em que há repasse de ao menos uma parcela de compensação financeira no período do desequilíbrio, observam-se valores significativamente inferiores aos citados anteriormente.

Portanto, se o resultado do Fluxo de Caixa Livre (FCL) do período for igual, ou o mais próximo possível do resultado esperado inicialmente, será mais viável a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos (TIR e VPL). A metodologia empregada pela Gerência de Custos e Tarifas – GCT/DFTRANS prezou pelo compromisso com os FCL iniciais. No entanto, essa sistemática mostrou-se problemática nos casos particulares em que há movimentação de grandes montantes de investimentos entre períodos (anos), não importando, necessariamente, o deslocamento da Exposição Máxima de Caixa. Exemplo claro disso é a factível alocação dos investimentos do BRT (Pioneira) no ano 1, e não no ano 0, contrariando o estabelecido pela Direção Geral da DFTRANS. Nessa situação, a metodologia definida pela GCT não atenderia de forma satisfatória ao pleito, pelo fato de os FCLs terem sido previamente definidos com base em investimentos iniciais alocados estritamente no ano 0, o que pode não ter ocorrido. Índícios dessa alegação surgem quando da análise das notas fiscais dos veículos do BRT (fls. 203 a 206), cópias do processo 0098.001248/2014, encaminhadas pelo operador, datadas de fevereiro e junho de 2014. Se considerarmos que o ano 1 se iniciou na mesma data do começo das operações (Pioneira – 28 de julho de 2013), subentende-se que tais investimentos deveriam ser alocados neste período. Convém lembrar, no entanto, que a decisão da

Direção do DFTRANS converge com o parecer opinativo do Serviço Jurídico da Autarquia (fls. 656 a 666, proc. 0098.001248/2014), que considera:

" Note-se que o investimento não se dá com a apresentação dos veículos, senão com a sua contratação, eis que fabricados sob encomenda e, sendo assim, o valor previsto para o ano 0 (zero) deve ser observado."

Face ao exposto, recomendamos submeter tal questão à apreciação da PG/DF para que seja prolatado posicionamento a ser adotado para todos os contratados.

5.4.2. Auditoria da metodologia dos cálculos da Tarifa Técnica

Neste item relatamos os problemas identificados na auditoria efetuada nas planilhas de cálculo constantes dos Processos Administrativos nº 098.001.248/2014 (Viação Pioneira) e nº 090.001.307/2014 (Viação Marechal), que fundamentaram os resultados das simulações de valores de Tarifas Técnicas apresentados pelo Grupo de Trabalho constituído pela Portaria nº 11, de 11 de fevereiro de 2015, da SEMOB.

Referidas planilhas seguem os modelos disponibilizados no Anexo IV.3, do Edital de Concorrência nº 1/2011-ST, planilhas de custos e de fluxo de caixa, referenciais para elaboração dos estudos de viabilidade econômico-financeira da licitação.

No âmbito da auditoria das metodologias empregadas na análise de revisão foram realizadas correções, por parte do referido Grupo de Trabalho, sendo as mais relevantes as seguintes:

1. **Viação Pioneira:** ajuste no valor de revenda dos veículos, considerando-se a incidência do IRPJ sobre o ganho de capital da revenda (fls. 195 e 196, cópias do proc. nº 0098.001248/2014);

2. **Viação Pioneira:** os valores de terrenos, garagens e edificações voltaram a ser os contidos nas propostas, mesmo que estes sejam superiores aos apresentados pelo operador em seu pedido de revisão. Tal decisão decorre da inexistência de metodologia de cálculo do item na proposta da empresa e até mesmo no Edital.

3. **Auto Viação Marechal:** ajuste na incidência do quinquênio sobre o custo com pessoal, em conformidade com a proposta da concessionária. Obs.: sugerimos solicitar à concessionária o encaminhamento da memória de cálculo do item para futuros ajustes, visto que se trata de metodologia simplista e superficial.

4. **Auto Viação Marechal:** ajuste na metodologia de cálculo do IRPJ e CSLL, em conformidade com a proposta da concessionária. Obs.: para fins de ratificação, sugerimos solicitar à concessionária o encaminhamento da memória de cálculo do item, face à impossibilidade de se confirmar se a metodologia encontrada responde a situações de compensação de prejuízos da mesma forma que a da proposta. Esclarecemos ainda que a metodologia aplicada pelo operador

(em especial a base de cálculo) é significativamente distinta da empregada pelos demais concessionários e pela LOGIT.

As supracitadas alterações das planilhas de revisão da Marechal permitiram “resgatar” os valores originais de TIR e VPL da concessionária, não implicando, no entanto, a supressão das recomendações mencionadas acima.

Ainda no que tange à auditoria das metodologias, é relevante ressaltar que os Fatores de Utilização (F.U.) empregados nas simulações apresentadas no relatório, são os mesmos das propostas das empresas, em razão da ausência das memórias de cálculo que ensejaram tais valores em ambas as propostas (Pioneira e Marechal). Informamos ainda que os valores dos veículos do BRT, informados pelo operador por meio da Ct. nº. 80/2014 (fls. 190 a 212), cópias do proc. 0098.001248/2014, de 08 de agosto de 2014, não foram os empregados nos cálculos, mas sim os valores dos veículos “básico c/ar condicionado” e “articulado c/ar condicionado”, constantes na proposta. Recomendamos, consultar a PG/DF acerca da viabilidade legal de se empregarem tais valores.

Dessa forma, a seguir são apresentadas nos Anexos as Tabelas I a IV, que consolidam os resultados das avaliações realizadas no âmbito daquele GT, dentro dos procedimentos de auditoria da metodologia de revisão tarifária, bem como das análises dos estudos constantes dos Processos Administrativos nº 098.001.248/2014 e nº 090.001.307/2014.

5.5. Aspectos Legais do Modelo de Remuneração

Ainda no âmbito do Relatório Final do Grupo de Trabalho constituído pela Portaria nº 11/2015-SEMOB, no que tange aos aspectos legais dos pedidos de revisões tarifárias formulados pelas Viações Pioneira e Marechal perante a extinta Secretaria de Estado de Transportes (hoje Secretaria de Estado de Mobilidade), com fulcro no artigo 4º, inciso II, da Lei Complementar nº 395, de 31 de julho de 2001, o então Secretário de Estado de Transportes solicitou manifestação da Procuradoria Geral do Distrito Federal acerca da possibilidade do pedido feito pela concessionária supra citada, especificamente nos autos do processo 098-001.248/2014 – Viação Pioneira.

A Procuradoria Geral do Distrito Federal, por intermédio da sua Procuradoria Administrativa – PROCAD/PGDF, emitiu o Parecer nº 172/2014 – PROCAD/PGDF, de 27/03/2014, com a seguinte ementa:

ADMINISTRATIVO. CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 01/2012-ST, CELEBRADO ENTRE O DISTRITO FEDERAL E VIAÇÃO PIONEIRA LTDA. PEDIDO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. NÚMEROS DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E DE QUILOMETRAGEM PERCORRIDA DIVERGENTES DA ESTIMATIVA GARANTIDA NO EDITAL E NO CONTRATO. ANÁLISE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À CONCESSÃO DA RECOMPOSIÇÃO DA EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA INICIAL.

I - Pela sistemática adotada no edital e no contrato, revela-se possível, em tese, a análise do pedido de revisão tarifária formulado pela Concessionária, mesmo não tendo transcorrido doze meses da exploração dos serviços;

II - Mostra-se inviável a concessão de revisão tarifária parcial, estimando-se a Tarifa Técnica com base em apenas dois componentes (número de passageiros transportados e quilometragem percorrida); a definição da Tarifa Técnica, nos termos do edital e do contrato, demanda a avaliação conjunta de todas as variáveis que compõem a Proposta Financeira vencedora da licitação;

III - Não há elementos nos autos que autorizem a concessão imediata de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, devendo ser elaborado estudo técnico conclusivo, por parte do órgão gestor do STPC/DF, estribado tanto em dados oficiais como no fluxo de caixa da Concessionária, no bojo do qual sejam analisados todos os componentes da Tarifa Técnica, de acordo com a sistemática prevista no edital e no contrato; somente após a conclusão dessa análise técnica, e uma vez apurado eventual déficit, é que se mostrará cabível o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão (seja por reajuste, seja por revisão tarifária).

Tal parecer foi aprovado pela Procuradora Geral do Distrito Federal (fl 303), tendo a douta Procuradora ressaltado que "a autoridade administrativa deverá zelar pela correta condução do processo administrativo submetido a exame, sendo de sua inteira responsabilidade a observância às normas legais de regência e às recomendações constantes do opinativo."

Após o retorno dos autos (processo nº 098.001.248/2014) com a juntada do Parecer nº 172/2014 – PROCAD/PGDF, o Secretário de Estado de Transportes remeteu os autos ao DFTRANS para atendimento das recomendações exaradas no pronunciamento da Procuradoria.

5.6. Conclusões do Parecer 172/2014 – PROCAD/PGDF

5.6.1. Da possibilidade do pedido de revisão antes de transcorridos 12 meses do início da operação pelas concessionárias.

Conforme se extrai do pronunciamento jurídico da Procuradoria, é possível a revisão tarifária antes de passados 12 meses de efetiva operação por parte da solicitante.

Isto porque, a comissão de licitação ao ser instada a se manifestar sobre a questão, adotou posição favorável à possibilidade de revisão, vinculando a Administração ao seu cumprimento.

5.6.2. Da impossibilidade de "revisão parcial" da tarifa técnica

A Procuradoria se manifestou no sentido de ser inviável a concessão de uma "revisão parcial" da tarifa técnica, uma vez que estaria em desacordo com as provisões editalícias.

Salientou ser:

"(...) inviável a concessão de revisão tarifária parcial, estimando-se a Tarifa Técnica com base em apenas dois componentes (número de passageiros transportados e quilometragem percorrida); a definição de Tarifa Técnica, nos termos do edital e do contrato, demanda a avaliação conjunta de todas as variáveis que compõem a Proposta Financeira vencedora da licitação;"

Portanto, smj, para que seja procedida à revisão da tarifa técnica, devem ser apresentados no pedido todos os elementos comprovando os cálculos que fundamentaram a Proposta Financeira Vencedora da licitação, inclusive aqueles definidores de coeficientes de consumo. Como exemplo, explicita-se o fator de utilização de motoristas e cobradores (FU), que no caso dos processos em análise não se encontram explicados.

5.6.3. Da impossibilidade de concessão imediata de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato

Neste ponto, a douta Procuradoria Geral do Distrito Federal assim se manifestou:

"Não há elementos nos autos que autorizem a concessão imediata do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, devendo ser elaborado estudo técnico conclusivo, por parte do órgão gestor do STPC/DF, estribado tanto em dados oficiais como no fluxo de caixa da Concessionária, no bojo do qual sejam analisados todos os componentes da Tarifa Técnica, de acordo com a sistemática prevista no edital e no contrato; somente após a conclusão dessa análise técnica, e uma vez apurado eventual déficit, é que se mostrará cabível o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão (seja por reajuste, seja por revisão tarifária)."

Portanto, segundo a avaliação jurídica do GT nº 11/2015, existem três pontos a serem ressaltados:

- Ausência de elementos nos autos que autorizem a concessão imediata do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- Estudo técnico conclusivo, por parte do órgão gestor do STPC/DF, estribado tanto em dados oficiais como no fluxo de caixa da Concessionária, no bojo do qual sejam analisados todos os componentes da Tarifa Técnica, de acordo com a sistemática prevista no edital e no contrato;

- Somente após a conclusão dessa análise técnica, e uma vez apurado eventual déficit, é que se mostrará cabível o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

6. Da Aferição dos Parâmetros de Qualidade previstos no Contrato

O Edital da Concorrência nº 01/2011 – ST disciplina em seu Anexo VI o Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, baseado em um conjunto de indicadores que expressariam os aspectos da operação.

Após uma análise pormenorizada da composição e definição desses indicadores, conclui-se que, em razão da indisponibilidade de registros operacionais, ou mesmo da pouca confiabilidade dos dados disponíveis, relacionados à prestação do serviço, além da inadequabilidade de alguns componentes ou condicionantes dos próprios indicadores, levando-se em consideração a realidade sistemática existente, não há meios de realizar, de forma completa, a aferição do grau de qualidade do serviço de transporte coletivo e, conseqüentemente, de apurar o desempenho das concessionárias.

Assim, objetivando facilitar o entendimento das conclusões encontradas, apresenta-se um retrato da situação atual do processo de aferição de cada um dos Indicadores de Desempenho em tela.

INDICADOR 1 – GRAU DE VARIAÇÃO DOS INTERVALOS NOS PONTOS TERMINAIS

Conceito: Quadrado do coeficiente de variação do intervalo entre viagens do período analisado. Este coeficiente de variação é calculado por meio do quociente entre o desvio padrão da série de intervalos do período analisado, pelo intervalo especificado para este período, tendo como referência o ponto de controle da linha.

Adequabilidade: Baixa. Indicador refletiria a adequabilidade da programação operacional às condições reais de funcionamento do sistema, caracterizando-se como um dado de extrema importância para o planejamento da operação. No entanto, esse indicador não seria de grande valia para avaliação do desempenho das concessionárias, podendo-se inclusive dizer que estaria englobado pelo contexto de avaliação do Indicador 3.

Dificuldades: Inexistência de sistema de controle/monitoramento operacional do Estado e pouca confiabilidade das informações operacionais inseridas/disponibilizadas no SBA.

INDICADOR 2 – GRAU DE FALHAS DE VEÍCULO EM OPERAÇÃO

Conceito: Quociente da quantidade de quebras de veículo na via pública pela frota em operação.

Adequabilidade: Alta. Indicador refletiria a qualidade dos processos de renovação e manutenção da frota em uso na operação.

Dificuldades: Inexistência de sistema de controle/monitoramento operacional do Estado.

INDICADOR 3 – GRAU DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS

Conceito: Quociente da quantidade de viagens realizadas pela quantidade de viagens programadas. As viagens consideradas realizadas são aquelas realizadas no horário programado com variação para antecipação de até 10% do intervalo médio programado para a hora de execução da viagem. No caso de atraso serão consideradas realizadas as viagens que tenham sido realizadas com atraso de até 50% do intervalo programado para a hora de execução da viagem limitado a um atraso de no máximo 15 minutos em relação ao horário programado. As demais viagens realizadas fora destes intervalos serão consideradas como não realizadas.

Adequabilidade: Alta. Indicador refletiria o grau de conformidade entre a programação operacional e o serviço realizado.

Dificuldades: Inexistência de sistema de controle/monitoramento operacional do Estado e pouca confiabilidade das informações operacionais inseridas/disponibilizadas no SBA.

INDICADOR 4 – GRAU DE RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS SOBRE OS SERVIÇOS

Conceito: Quociente do somatório das reclamações de usuários no período analisado pela quantidade de passageiros transportados no mesmo período pelo concessionário.

Adequabilidade: Alta. Indicador refletiria o grau de avaliação do usuário a respeito do serviço prestado. Apesar da possibilidade de inclusão de um componente subjetivo na formação do somatório das reclamações, a inserção de restrição às reclamações improcedentes seria desnecessária em função da insignificância ante o cômputo geral.

Dificuldades: Ocorrência alta de falta de dados identificadores do concessionário reclamado e possibilidade de repetição de reclamações, em razão da existência de vários meios de entrada.

INDICADOR 5 – GRAU DE OCORRÊNCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Conceito: Quociente da quantidade de acidentes e/ou incidentes com ou sem vítimas, que tenham sido, comprovadamente, causados pelo concessionário ou pelo estado do veículo, pela frota operacional no período, assim entendida a quantidade máxima de veículos em operação em cada um dos dias do período considerado.

Adequabilidade: Baixa. Indicador refletiria a qualidade dos processos de condução dos veículos, de treinamento e capacitação de condutores, além dos de renovação e manutenção da frota. Porém, considerando que essa avaliação já seria objeto dos indicadores 2 e 3, acredita-se não ser muito adequada a utilização desse indicador para avaliação das concessionárias.

Dificuldades: Apesar de constar na definição que as fontes de informação para elaboração desse indicador seriam os boletins de ocorrência registrados,

não há como definir culpabilidade ou responsabilidade pelos acidentes/incidentes a partir desses registros. Ou seja, somente ao final do procedimento investigativo desenvolvido seria possível computar essas informações como dados de formação do indicador, o que, por si só, tornaria inviável o processo de avaliação.

INDICADOR 6 – GRAU DE OCORRÊNCIA DE IRREGULARIDADES DE TRÂNSITO

Conceito: Quociente da quantidade de autuações por infrações de trânsito pela frota operacional no período, assim entendida a quantidade máxima de veículos em operação em cada um dos dias do período considerado.

Adequabilidade: Média. Indicador refletiria o grau de prática de infrações às normas de trânsito vigentes, por parte dos concessionários. Entretanto, como no Distrito Federal a fiscalização da prestação do serviço de transporte não é realizada pela mesma entidade responsável pela fiscalização de trânsito, a informação referente à prática de infrações do último tipo (trânsito) não seria de acesso imediato, poderia não refletir a realidade da prestação do serviço (p. ex., a infração poderia ser cometida em momento distinto daquele da prestação do serviço) e restariam diversas infrações relacionadas à prestação do serviço em si, não elencadas na legislação de trânsito, que seriam desconsideradas. Por outro lado, a utilização do quantitativo de autuações por infrações à legislação de transportes (p. ex., a Lei nº 3.106/2002, que aprova o Código Disciplinar do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CDU-STPC/DF), excluindo-se aquelas relacionadas ao cumprimento de viagens (avaliação pelo Indicador 3) e às condições de manutenção da frota em operação (avaliação pelo Indicador 2), poderia ser de melhor valia à avaliação do desempenho dos concessionários.

Dificuldades: Acesso restrito e indireto à informação.

INDICADOR 7 – GRAU DE REPROVAÇÃO DE VEÍCULOS EM VISTORIAS PROGRAMADAS PELO PODER CONCEDENTE

Conceito: Quociente da quantidade de veículos reprovados na vistoria pelo total de veículos vistoriados.

Adequabilidade: Alta. Indicador refletiria a qualidade dos processos de renovação e manutenção da frota a ser colocada em operação.

Dificuldades: Não há.

INDICADOR 8 – GRAU DE LIMPEZA DOS VEÍCULOS

Conceito: Quociente da quantidade de veículos não aprovados na vistoria de limpeza pelo total de veículos vistoriados.

Adequabilidade: Baixa. Indicador refletiria a qualidade do processo de limpeza da frota. Porém, considerando que a limpeza seria apenas um dos diversos critérios a serem avaliados no que se refere às condições de manutenção da frota, ter um indicador relacionado exclusivamente a um critério específico não se demonstra muito adequado.

Dificuldades: De acordo com a definição do indicador, as vistorias de verificação de limpeza dos veículos devem ocorrer diariamente no início da

operação, em pontos terminais ou garagens, antes do início da primeira viagem de cada um deles. Assim, considerando o quantitativo da frota em uso pelos concessionários (cerca de 3.000 veículos, atualmente), restaria totalmente inviável realizar tal aferição.

Apresentadas as considerações a respeito dos Indicadores de Desempenho, envolvendo seus conceitos, adequabilidade e dificuldades para sua aferição, torna-se possível elaborar um quadro de responsabilidades relacionado às atividades a serem desenvolvidas para viabilizar sua implementação.

Ressalta-se que, aparentemente, o conjunto de Indicadores de Desempenho inserido no Edital apresenta um grande grau de identidade com o Método de Avaliação da Qualidade Adotado pela Prefeitura Municipal de São Carlos, exposto na Dissertação apresentada à Escola de Engenharia de São Carlos, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes, por parte de Maurício Olbrick Rodrigues, em 2006. A dissertação mencionada encontra-se disponível no sítio eletrônico da Universidade de São Paulo.

FOLHA: 206

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: *[assinatura]*

Quadro de Responsabilidades

Seq.	Atividade	Responsável	Situação	Obs.
	Implantação de Sistema de Controle Operacional	ST DFTrans	Não realizada	MATRÍCULA: 267711-3 Apesar de iniciado de planejamento, não foi iniciado o processo licitatório
	Adequação do Sistema de Bilhetagem Automática	DFTrans	Não realizada	Sistema não foi desenvolvido visando controle estatal, sendo necessário regramento e parametrização
	Adequação do Sistema de Ouvidoria	ST DFTrans	Não realizada	Sistema não está preparado para coleta, preparo e avaliação de dados, visando elaboração de indicadores
	Adequação conceitual de indicadores	ST	Não realizada	Alguns indicadores têm sua aferição dificultada ou impossibilitada, em função de seu conceito.

7. Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV

Para viabilizar o estudo em telam faz-se necessário expor alguns esclarecimentos de ordem conceitual, regimental e cronológica a respeito do processo de inserção de frota no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, em especial no que tange à inspeção veicular e

portanto, dos equipamentos embarcados relacionados ao Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV.

Apesar de não haver sido formal e detalhadamente definido o processo de inserção de frota no STPC/DF, quando da entrada das Concessionárias, a legislação vigente permite extrair de seus diplomas uma construção lógica específica para tanto. Assim, possível se torna explicitar as etapas necessárias à conclusão do processo citado, senão vejamos:

- 1) Encerrado o processo licitatório, restam definidos os operadores que prestarão os serviços estipulados;
- 2) Operadores apresentam solicitação de inserção de frota à Entidade Gestora do STPC/DF (neste caso, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans), acompanhada da documentação estipulada (notas fiscais, documentos de registro, certificados, especificações técnicas, etc.);
- 3) A Diretoria Técnica – DTE/DFTrans avalia a solicitação apresentada, manifestando-se quanto à conformidade com as condições legais, editalícias e contratuais definidas²;
- 4) Em caso de conformidade, deveria a frota ser verificada pela Diretoria Operacional – DOP/DFTrans, também quanto à conformidade com as condições legais, editalícias e contratuais definidas³, mas agora *in loco*;
- 5) Com a frota aprovada na etapa anterior, a entidade gestora inicia o processo de cadastramento (emplacamento, registro informatizado, etc.);
- 6) Finalizada a etapa anterior, a frota é apresentada à Diretoria Operacional para inspeção completa⁴ (verificação detalhada das condições de segurança, estruturais, de conforto, mecânicas, elétricas, etc.), com a afixação de selo indicativo de validade, em caso de aprovação;
- 7) Informada sobre aprovação no processo de inspeção anterior, a Diretoria Operacional deve finalizar o processo de cadastramento da frota, através do registro nos sistemas informatizados, autorizando, a partir desse momento, a prestação de serviço com esses veículos, obviamente dentro dos parâmetros definidos no planejamento operacional.

A partir de 25 de março de 2014, com o início da vigência do Decreto nº 35.253/2014, que alterou a estrutura administrativa da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, criando a Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle, com suas competências consolidadas apenas em 22 de agosto de 2014, mediante publicação do Decreto nº 35.748/2014 que aprovou o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, inicia-se o processo de transferência das competências especificadas nas etapas 4 e 6 do processo de inserção de frota no STPC/DF para essa Subsecretaria. Tal

² Em nosso entender, a avaliação referida deve ocorrer no âmbito da Gerência de Custos e Tarifas e da Gerência de Programação e Monitoramento da Diretoria Técnica do DFTrans, respectivamente.

³ Essa etapa do processo, realizada pela Gerência de Inspeção da DOP, é denominada de Inspeção Veicular Prévia.

⁴ Essa etapa do processo, realizada pela Gerência de Inspeção da DOP, corresponde à primeira Inspeção Veicular Periódica Programada.

responsabilidade, até então, cabia ao DFTrans, em específico a sua Diretoria Operacional.

Considerando esse período de transição (25/03/2014 a 21/08/2014), com notórias dificuldades para transferência de informações, adequação de procedimentos e estruturação das novas unidades orgânicas criadas, considerando a necessidade de impedir uma solução de continuidade no que se relacionava à prestação de serviço e considerando que quase 90% (noventa por cento) da frota vinculada à Concorrência Pública nº 01/2011-ST já havia sido inserida no STPC/DF, a postura adotada por essa Subsecretaria foi de dar prosseguimento aos processos de inserção de frota em andamento, no que tange à inspeção veicular, atentando para as previsões legais, editalícias e contratuais, em especial as relacionadas nos itens II.5 e II.7 do Anexo II do Edital, apresentando, quando necessário, ressalvas à conclusão do processo, em razão, por exemplo, do alcance parcial da conformidade técnica exigida, relativa aos equipamentos acoplados aos veículos.

Finalizado o período de transição, o processo de inspeção veicular foi completamente ajustado, implicando a verificação completa das condições dos veículos em uso no STPC/DF.

Dessa forma, verificou-se que das cinco Concessionárias vencedoras, três possuem os equipamentos embarcados relacionados ao SIM e ao SVFCTV instalados, mas sem comprovação de funcionamento, uma vez que o Sistema de Controle Operacional do Estado não foi implantado. Já as outras duas concessionárias ainda não possuem todos os equipamentos embarcados relacionados ao SIM e ao SVFCTV devidamente instalados.

Podemos visualizar os dados referentes ao processo de inserção de frota relativo à Concorrência Pública nº 01/2011 – ST, levantados em setembro de 2014, no quadro que segue:

SITUAÇÃO DA FROTA CONCORRÊNCIA 01/2011 – ST SERVIÇO BÁSICO – STPC/DF									
BACIA/OPERADORA	EDITAL DE LICITAÇÃO	ADITIVO	FROTA TOTAL	CADASTRO (24.03.2014)	CADASTRO (10.09.2014)	PROCESSO DE CADASTRAMENTO (10.09.2014)	CADASTRO (INSPECIONADO SUFISA – 25.03 A 21.08)	EM OPERAÇÃO (10.09.2014)	OPERANDO SEM CADASTRO NO SIT (10.09.2014)
BACIA 01/PR	417	50	467	467	467	0	0	463	0
BACIA 02/PI	640	0	640	525	582	35	57	539	24
BACIA 03/HP	483	13	496	450	460	36	10	482	23
BACIA 04/VM	464	0	464	367	367	97	0	464	97
BACIA 05/SJ	576	0	576	532	535	40	3	565	37
TOTAL	2.580	63	2.643	2.341	2.411	208	70	2.513	181

Fonte: SIT e SBA. Legenda: PR – Piracicabana; PI – Pioneira; HP – Consórcio HP/ITA; VM – Marechal; SJ – São José.

Assim, contextualizada a situação, resta evidente a responsabilidade das Diretorias Técnica e Operacional do Transporte Urbano do Distrito Federal ante a inserção da frota das Concessionárias no STPC/DF, sem a comprovação de cumprimento das obrigações relacionadas à aquisição, instalação e funcionamento dos equipamentos relacionados ao Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV.

8. Desequilíbrio Contratual – “Risco do Poder Concedente”

8.1. Contratos Celebrados Entre o Poder Público e Terceiros

Os contratos celebrados pelo ente administrativo dividem-se em contratos administrativos e contratos civis (ou privados). No primeiro ocorre a supremacia da Administração sobre o particular, uma vez que se busca a concretização de um interesse público, enquanto no segundo a Administração encontra-se análoga ao particular.

O contrato administrativo caracteriza-se por ser um acordo de vontades entre um particular (objetivando o lucro) e a Administração Pública, que se submete ao regime jurídico de Direito Público, instruído por princípios publicísticos, contendo cláusulas exorbitantes e derogatórias do direito comum.

8.2 Equilíbrio Contratual

O equilíbrio nos contratos do Poder Público e terceiros é elemento essencial à garantia das transações, trazendo segurança jurídica às partes, devendo repartir os riscos decorrentes das obrigações assumidas pelos contratantes, preservando-se o interesse público.

8.3. Cláusula Leonina

Uma cláusula leonina é um item inserido unilateralmente num contrato que lesa os direitos da outra parte, aproveitando-se normalmente de uma situação desigual entre os pactuantes.

Tais cláusulas (abusivas) lesam a boa fé, causando um grave desequilíbrio nos direitos e obrigações das partes em prejuízo do elo mais fraco. A legislação as considera nulas, não implicando, todavia, a nulidade do contrato como um todo.

8.4. Cláusulas Exorbitantes

As cláusulas exorbitantes são cláusulas comuns em contratos com a administração pública, mas que seriam consideradas ilícitas em contratos entre particulares, pois dão privilégios unilaterais ao poder público, colocando-o em posição superior à outra parte, ou seja, as cláusulas exorbitantes são benefícios que a Administração possui sobre o particular.

As cláusulas exorbitantes encontram sua previsão legal na Lei Federal nº 8.666/93 (Lei das Licitações e Contratos Administrativos), que estabelece as regras gerais sobre licitações e contrato administrativo a serem seguidas por

todas as esferas do governo. Dentre as cláusulas exorbitantes ali previstas, destacam-se:

- ✓ alteração unilateral;
- ✓ rescisão unilateral;
- ✓ fiscalização;
- ✓ aplicação de penalidades;
- ✓ anulação;
- ✓ retomada do objeto;

FOLHA: 210

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: mfbh

MATRÍCULA: 267711-3

✓ restrições ao uso do princípio da *exceptio non adimpleti contractus* (exceção do contrato não cumprido), ou seja, a Administração pode exigir que o outro contratante cumpra a sua parte no contrato sem que ela própria tenha cumprido a sua.

8.5. Alteração Unilateral

As alterações são autorizadas quando a administração tiver de alterar o projeto de execução do contrato, ou tiver que alterar o valor contratado. O particular é obrigado a aceitar tais alterações até o limite de 25% do projeto original. As alterações contratuais também podem ser feitas a partir do acordo de vontades entre a administração e o particular, sendo que tal alteração, neste caso específico, somente é autorizada para a diminuição do valor contratado inicialmente. Vale salientar que todas as alterações que tragam algum tipo de ônus para o contratado devem ser indenizadas, sob pena de vantagem indevida por parte da Administração.

8.6. Garantia do Equilíbrio Financeiro do Contrato

Dentre as cláusulas exorbitantes, a garantia do equilíbrio financeiro do contrato é inatingível, de modo que qualquer alteração na sua equação deve ser pronta e integralmente recomposta pelo Poder Público. Essa inatingibilidade da equação econômico-financeira é um princípio fundamental dos contratos administrativos, o qual encontra amparo no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal.

Equilíbrio financeiro é a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado (valores, prazos para pagamento, periodicidades, condição de execução, local, etc.) e a atribuição da Administração para a justa remuneração pela execução do objeto do contrato, ou seja, é a previsão de reajuste do valor inicialmente estipulado, proveniente de fatos imprevisíveis ou supervenientes, como o caso fortuito ou a força maior, visando à proteção do particular quando o cumprimento do contrato torna-se excessivamente oneroso para esse.

A Lei nº 8.666/93, em seu artigo 65, regulamenta a revisão contratual a fim de manter o equilíbrio financeiro, portanto, não se trata de mera discricionariedade (faculdade) do administrador e sim um dever do Poder Público.

que só poderá recusar-se em fazê-lo caso estejam ausentes seus pressupostos (ausência de elevação dos encargos do particular, ausência de vínculo de causalidade entre o evento ocorrido e a majoração dos encargos do contratado, culpa do contratado pela majoração dos seus encargos, etc.).

8.7. Aplicação de Penalidades

Os contratos administrativos comportam a sanção do Poder Público aplicado ao particular inadimplente. Os ordenamentos jurídicos dispõem sobre quais sejam as penalidades.

No ordenamento jurídico brasileiro, encontram-se as seguintes sanções na Lei de Licitações:

Art. 87. Pela inexecução total ou parcial do contrato a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;

III - suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.

8.8 – Considerações

O equilíbrio nos contratos entre Governo do Distrito Federal - GDF e terceiros, no caso em tela, com os concessionários do Transporte Coletivo Público do Distrito Federal, reflete-se na estrutura, sistema e, *s.m.j.*, no mais importante, o bem estar dos usuários.

Este equilíbrio é o elemento essencial à garantia das transações, trazendo segurança jurídica às partes, devendo repartir os riscos decorrentes das obrigações assumidas pelos contratantes, preservando-se o interesse público.

Infelizmente, o que se observa nos contratos entre o Governo do Distrito Federal e as Concessionárias do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, advindos da última licitação, é o contrário, ou seja, cláusulas contratuais em que o risco das concessionárias é zero.

O risco zero ocorreu em função de o GDF não ter usado de sua prerrogativa para Cláusula Exorbitante, nem para o controle externo do sistema operacional, nem para garantir o permanente bem estar da população usuária.

No mesmo giro, apesar de ser prevista a revisão contratual, a fim de manter o equilíbrio financeiro das partes, o desequilíbrio contratual em desfavor do Poder Público persiste com mais ênfase, pois nos procedimentos licitatórios foram previstas duas tarifas: (1) – Usuário e; (2) – Técnica.

A tarifa usuário se apresenta sempre menor que a tarifa técnica, dando margem a uma “compensação” do Poder Público à concessionária pela diferença, ou seja, há uma complementação do valor cobrado nos validadores (antigas catracas), tendo em vista a defasagem entre as tarifas mencionadas. Tal compensação não tem previsão legal.

Em que pese ser um direito das partes, a revisão contratual é dever do Poder Público, que só poderá recusar-se em fazê-lo caso estejam ausentes seus pressupostos (ausência de elevação dos encargos do particular, ausência de vínculo de causalidade entre o evento ocorrido e a majoração dos encargos do contratado, culpa do contratado pela majoração dos seus encargos, etc.).

No caso em tela, a revisão contratual é compensada/substituída pela denominada TARÍFA TÉCNICA. Contudo, o que se observa na verdade é o aporte de subsídio indireto e permanente às concessionárias de transporte coletivo do Distrito Federal, ato vedado pelo artigo 186, inciso III, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e pelo artigo 56 da Lei nº 4.011/2007.

Destaca-se que a legislação competente para dispor e regular o Transporte Público Coletivo do Distrito Federal é a Lei nº 4.011/2007 que, além de vedar o subsídio direto ao sistema, determina que os serviços do STPC/DF sejam remunerados pelo produto da arrecadação tarifária. Este mesmo dispositivo legal define ainda que os prejuízos decorrentes do instrumento compensatório não constituirão débitos do Distrito Federal.

É de se anotar que, nos estudos deste GT, constatou-se que a Administração Pública, à época, deixou de aplicar integralmente as disposições fixadas na Lei 4.011/2007, notadamente quanto à fixação de tarifa técnica. Neste ponto, editou o Decreto nº. 33.559/2012, em total descompasso com o reportado diploma legal.

Portanto, é reconhecível que as contratações das atuais concessionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF, iniciando-se pelo procedimento licitatório e culminando nos seus contratos, possuem irregularidades passíveis de ensejar a nulidade dos respectivos contratos, bem como do procedimento licitatório.

Caso não se comprovem, efetivamente, as supostas irregularidades elencadas neste relatório caberá, em última hipótese, a repactuação dos contratos, em comum acordo ou por via judicial provocada pelo GDF, TC/DF ou MPDFT, individualmente ou em conjunto.

9. Sugestões e Recomendações

Para sistematizar a análise do Contrato, apresentaremos a seguir um Quadro Resumo, com o seguinte seccionamento:

- a) Cláusula;
- b) Item;
- c) Subitem;
- d) Assunto;
- e) Problemas;
- f) Sugestões;
- g) Detalhamento.

FOLHA: 213

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: 

MATRÍCULA: 267711-3

A estrutura segue o mesmo modelo do Contrato assinado pelos operadores com o GDF.

O "assunto" indica de maneira sintética do que se trata.

Os "problemas" apresentam em linhas gerais as desconformidades.

As "sugestões" indicam providências – medidas que parecem mais apropriadas ou mais adequadas na gestão da mobilidade urbana e do próprio contrato.

O "detalhamento" indica uma série de medidas complementares, para os ajustes e adequações necessárias.

No final do Quadro temos uma legenda, que agrupa em blocos, as sugestões propriamente ditas, a saber:

- Alteração – acréscimo, retirada ou modificação de termos;
- Supressão – exclusão;
- Ajuste - adequação da redação, em razão de melhor compreensão, clareza e coerência com os demais itens;
- Revisão – que contempla uma nova leitura, uma nova análise para uma nova redação, visto que a forma apresentada, não atende, dificulta, não permite, está em desconformidade com a legislação, com o interesse público ou qualquer outro item isolado ou em conjunto, que seja inadequado.

Em linhas gerais, cerca de cinquenta e quatro por cento dos itens do Contrato, necessitam de ajustes, alteração, supressão e revisão.

Cabe registrar que tal porcentagem, indica meramente um conjunto de itens a serem trabalhados, melhorados, revisados.

Diante da complexidade dos assuntos e das situações envolvidas na análise do contrato, destacamos que mesmo que a porcentagem de itens desconformes fosse pequena, ainda sim os ajustes são necessários.

Salvo melhor juízo, uma análise preliminar geral, revela que, boa parte das desconformidades atingem os pontos essenciais do contrato, de tal maneira, que comprometem a gestão do contrato, tanto para o Poder Concedente, quanto por parte dos Operadores.

No enfrentamento de tal situação, sugere-se que o presente Relatório seja considerado diante dos outros Relatórios dos Grupos de Trabalhos, das Portarias Conjuntas, assinadas pela Secretaria de Estado de Mobilidade do DF, por serem

[Handwritten mark]

[Handwritten signatures and marks]

FOLHA: 214
PRDE: 080001270/2015
RUBRICA: *[Handwritten signature]*
MATRÍCULA: 267711-3

DF. pertinentes, correlatas e convenientes, numa visão sistêmica da Mobilidade no

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
I.	---	---	Significado dos termos	Algumas definições carecem de respaldo legal	Revisão	Adequação à legislação
II.	---	---	Edital, Anexos e Proposta Vencedora integram o contrato	Absorção de desconformidades legais	Revisão	Correção de desconformidades editalícias
III.	---	---	Legislação aplicável à concessão	Ausência da LODF	Alteração	Inclusão da LODF
IV.	1.	---	Disposições e preceitos reguladores do contrato	---	---	---
	2.	---	Prerrogativas conferidas ao Concedente	---	---	---
V.	---	---	Regras para interpretação de divergências	---	---	---
VI.	1.	---	Objeto do contrato	---	---	---
	2.	---	Obrigação de prestação de serviço adequado	---	---	---
	3.	---	Regras para compartilhamento de linhas na RA-I	Distribuição de linhas no Edital não está adequada ao conceito principal	Revisão	Adequação da distribuição de linhas
	4.	---	Regras para operação de novas linhas	Levantamento pela Secretaria	Alteração	"Secretaria" por "Órgão Gestor" (I. 7)
	5.	---	Restrição de operação da TCB às linhas existentes	Ataque à legislação vigente	Revisão	Restituição de condição de precedência da TCB
	6.	---	Linhas a explorar (Anexo II.2)	Falta de plano de transição operacional Rol de linhas inadequado à infraestrutura existente Incorporação de linhas do Serviço Complementar sem previsão legal	Revisão	Adequação do rol de linhas à infraestrutura e legislação
			Possibilidade de incorporação de serviços permitidos (Anexo II.8)	Situação conflitante em caso de não incorporação	Alteração	"poderão ser" por "serão" (I. 3)
	7.	---	Obrigação de revisão de tarifa técnica em caso de incorporação de serviços permitidos	Falta de período de avaliação após a incorporação Levantamento pela Secretaria	Ajuste	Resultado deficitário/superavitário como condição de revisão de tarifa técnica "Secretaria" por "Órgão Gestor" (I. 3)
	8.	---	Possibilidade de redução do objeto, em caso de implantação de novos modais	Falta de menção à necessidade de impacto no objeto	Ajuste	Adequação à condição de impacto no objeto
	9.	---	Obrigação de revisão de tarifa técnica em caso de implantação de novos modais	Falta de período de transição para avaliação Conflito interno em relação à inalterabilidade da VPL	Revisão	---
	10.	a.	Implantação do SIM e do SVFCTV incluídas no objeto	Inserção do termo "operados"	Alteração	"operados" por "cujas informações estarão disponíveis para a" (I. 4)

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
		b.	Exploração publicitária na frota incluída no objeto	Item desfavorável para o Estado	Revisão	Estabelecimento de valor fixo para arrecadação com publicidade por veículo
VII.	1.	---	Objetivos e metas da Concessão	Falta de menção à legislação aplicável	Alteração	Acréscimo do termo "e legislação aplicável" (I. 2)
	1.1.	---	Prestação de serviço eficiente como meta da Concessão	Inserção do termo "meta"	Alteração	"metas" por "objetivos" (I. 3)
	2.	---	Especificações de serviços para execução no Projeto Básico	Engessamento da oferta dos serviços	Ajuste	"durante o prazo da concessão" por "inicialmente" (I. 2) Adequação da oferta à demanda ao longo da concessão
VIII.	1.	---	Valor contratual	Conceituação de passageiros pagantes transportados e tarifa técnica	Revisão	Vide Cláusula I
	2.	---	Forma de repasse do Subsídio para Conta Compensação	Conceituação de Subsídio (restrito à PNE e PLE) Conta de Compensação (ferimento à Lei 4.011/2007)	Revisão	Adequação à legislação
IX.	1.	---	Prazo da Concessão	---	---	---
	2.	---	Requisitos para prorrogação da Concessão	---	---	---
X.	---	---	Assunção de riscos inerentes ao contrato pela Concessionária	Existência de diversas exceções à regra ao longo do Contrato	---	---
XI.	1.	---	Assunção de risco inerente à redução da quantidade de passageiros pagantes pelo Concedente	Risco exclusivo do Concedente	Alteração	"O Concedente" por "A Concessionária" (I. 1) Exclusão do texto após "Proposta Financeira" (I. 3)
	2.	---	Não assunção de risco inerente ao desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, causado por conduta comissiva do Concedente, pela Concessionária	---	---	---
XII.	1.	---	Equilíbrio econômico-financeiro como princípio fundamental do regime jurídico da Concessão	---	---	---
	2.	---	Manutenção do equilíbrio entre encargos da Concessionária e receitas da concessão como pressuposto básico da equação econômico-financeira	Vinculação do equilíbrio às regras do Edital e proposta vencedora	Alteração	"originalmente formado pelas regras do Edital de Licitação e do presente Contrato e pela proposta vencedora da licitação" por "desde que preservado o interesse público" (I. 3)

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
	3.	---	Tarifa técnica preservada pelas regras de reajuste e de revisão	Falta de menção ao interesse público	Alteração	Acréscimo ao final de "desde que preservado o interesse público, com especial atenção à disponibilidade orçamentária"
	4.	---	Manutenção do equilíbrio econômico-financeiro com o atendimento das condições do contrato	Restrição ao Contrato não é favorável ao Estado	Supressão	---
XIII.	1.	---	Prazo para início da operação	Prazo descumprido Falta de plano de transição operacional Impacto no custo, devido à diferença entre início da prestação e assinatura	---	---
	2.	---	Prazo para solicitação de vistoria de frota, garagem e equipamentos	Prazo inexecutável	Alteração	"10 dias" por "35 dias"
	3.	---	Prazo para expedição de autorização para início de operação	---	---	---
	4.	---	Início da operação de acordo com as especificações	---	---	---
	5.	---	Determinação do Concedente para adequação das especificações operacionais	---	---	---
	6.	---	Possibilidade de proposta de novos serviços e alternativas pela Concessionária	---	---	---
	7.	---	Condições para inserção, renovação e incorporação de frota	Falta de escalonamento na idade da frota Não cumprimento das especificações e configurações iniciais (além de especificações muito abertas) Renovação por veículos novos	Revisão	Convergência para idade média (modicidade tarifária)
	8.	---	Idade máxima da frota	---	---	---
	9.	---	Fórmula para aferição da idade da frota	Falta de consideração sobre a idade do chassi	Alteração	"AM = Ano modelo do veículo" - por "ACH = Ano do chassi" (l. 6 e fórmula)
XIV.	1.	---	Prestação de serviço adequado como pressuposto da Concessão	---	---	---
	2.	---	Definição de serviço adequado	---	---	---
	3.	---	Definições das condições para alcance do serviço adequado	Inserção dos termos "aplicáveis" (a/c) e "no Projeto Básico" (b/d/e/g)	Alteração	"aplicáveis" por "definidas pelo Poder Concedente" (a/c - l. 3 e l. 7)

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
				Ausência dos termos "necessidades definidas pelo Poder Concedente" (f) e "usuários, em regime de eficiência" (i)		"no Projeto Básico" por "pelo Poder Concedente" (b/d/e/g – l. 5, l. 11, l. 12 e l. 18) Acréscimo de "necessidades definidas pelo Poder Concedente" (f – l. 16) e "usuários, em regime de eficiência" (i – l. 22)
	4.	---	Obrigação de prestação de serviço adequado, sujeito à avaliação pelo Sistema de Controle de Qualidade (Anexo VI)	Sistema de Controle de Qualidade	Revisão	Revisão do Sistema de Controle de Qualidade
	5.	---	Exceções para descontinuidade do serviço	Inclusão da greve dos trabalhadores	Alteração	Retirada da menção
XV.	1.	---	Receitas de remuneração advindas da Conta de Compensação	Não previsão da Conta de Compensação na legislação	Revisão	Adequação à legislação, em especial à Lei 4.011/2007
	2.	---	Fórmula para remuneração	Definições não consonantes com a legislação	Revisão	Adequação à legislação, em especial à Lei 4.011/2007
	2.1.	---	Receita em espécie como pagamento antecipado	---	---	---
	2.2.	---	Forma de repasse das demais receitas	Subsídio utilizado como gênero Inviabilidade do repasse diário Decreto 33.559/2012 fere a Lei 4011/2007 Falta de menção ao caso de diferença a menor entre valores consolidados e TT X PPT	Revisão	Adequação à legislação, em especial à Lei Orgânica e Lei 4.011/2007
	3.	---	Valor da Tarifa Técnica	---	---	---
	4.	---	Forma de definição da Tarifa Usuário	No Contrato da Pioneira constam 2 itens 3 Subsídio utilizado como gênero Equivalência entre valores consolidados e TT X PPT, vinculando a TU à TT	Revisão	Adequação à legislação, em especial à Lei Orgânica e à Lei 4.011/2007
	5.	---	Tarifa Técnica como balizador do equilíbrio econômico-financeiro	Possibilidade de impacto em TU única, em função de reequilíbrio de um contrato.	Revisão	Re-implantação da CCRC (Lei 4011/2007)
	6.	---	Forma de distribuição das receitas decorrentes da exploração publicitária na frota	Dificuldade para verificação dos valores arrecadados	Revisão	Estabelecimento de valor fixo para arrecadação com publicidade por veículo
	7.	---	Disciplina da contratação para exploração publicitária na frota	Dificuldade para verificação dos valores arrecadados	Revisão	Estabelecimento de valor fixo para arrecadação com publicidade por veículo
	8.	---	Composição do Subsídio	Conceito inadequado de subsídio	Revisão	Adequação da definição de Subsídio

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
				Previsão de outras isenções para assegurar remuneração da Concessionária		
	9.	---	Definição dos fins da utilização do Subsídio	Conceito inadequado de subsídio	Revisão	Adequação da definição de Subsídio (fusão dos itens 8 e 9)
XVI.	1.	---	Prazo de reajuste da Tarifa Técnica	Estabelecimento de data fixa para reajuste (data de apresentação das primeiras propostas)	Ajuste	Adequação à data de apresentação real
	2.	---	Fórmula para reajuste da Tarifa Técnica	Pesos estáticos Desconsideração das características operacionais de cada bacia	Revisão	Adequação da fórmula
	3.	---	Regras para cálculo, verificação e homologação de reajuste da Tarifa Técnica	Prazo para homologação curto	Alteração	"5 (cinco) dias" por "20 (vinte) dias"
	4.	---	Regras para alteração de Tarifa Usuário e Subsídio, em função de reajuste da Tarifa Técnica	Falta de menção à avaliação de disponibilidade orçamentária e à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro	Alteração	Acréscimo de "se for o caso, considerada a disponibilidade orçamentária," (l. 3) e de "Concessionária e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro" (l. 6)
	5.	---	Regras para substituição de Índices de reajuste	Falta de menção ao Concedente	Alteração	Acréscimo de termo "A critério do Concedente", no início (l. 1)
XVII.	1.	---	Manutenção do equilíbrio econômico-financeiro como determinante de revisão da Tarifa Técnica	Eliminação dos riscos à Concessionária Falta de menção à disponibilidade orçamentária	Revisão	Adequação textual
	2.	---	Obrigação do Concedente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando da alteração dos encargos da Concessionária	Falta de definição de "encargos a considerar" (p. ex. decorrentes de gestão temerária, empréstimos, etc.)	Alteração	Adequação textual definindo os encargos a considerar quando da fixação da obrigação
	3.	---	Casos para revisão da Tarifa Técnica	a) Falta de menção à sazonalidade Estudo inadequado do Anexo	Revisão	Definição de período a considerar para análise Realização de novo estudo
				b) Isenção de riscos para a Concessionária Situação de redução da demanda por culpa da Concessionária (ineficiência, paralisações, etc.)	Revisão	Levar em consideração o risco da concessão Definição de casos a considerar ou de exceção à obrigação
				c) Ressalva: Levar em conta outras alterações	Alteração	Acrescentar ressalva de consideração às outras alterações vinculadas
				d) Indefinição do conceito de repercussão	Ajuste	Adequação textual definindo o conceito de repercussão
				e) Indefinição do conceito de encargos para o	Ajuste	Adequação textual definindo o

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
				Contrato Falta de consideração da liberalidade		conceito de encargos e considerando situações de liberalidade
				f) Indefinição do conceito de encargos para o Contrato Falta de consideração da liberalidade	Ajuste	Adequação textual definindo o conceito de encargos e considerando situações de liberalidade
	4.	---	Forma de aferição da Tarifa Técnica em processos de revisão tarifária	Planilhas apresentadas incompletas Isenção de riscos para a Concessionária	Revisão	Auditoria externa das planilhas Adequação textual
	5.	---	Formas de início do processo de revisão	---	---	---
	6.	---	Prazo para decisão em processo de revisão	Falta de definição dos prazos internos	Ajuste	Definição dos prazos internos
	7.	---	Regras para alteração de Tarifa Usuário e Subsídio, em função de revisão da Tarifa Técnica	Falta de menção à avaliação de disponibilidade orçamentária Engessamento de atos do Concedente Desconsideração do caráter universal da Tarifa Usuário Isenção de riscos para a Concessionária	Revisão	Adequação textual Estabelecimento de regras de vinculação entre TT e TU (médias, CCRC, Sistema, etc.)
XVIII.	---	---	Direitos e obrigações dos usuários	Falta de menção à legislação federal (1), aos termos "transportado com pontualidade e regularidade" (1.1), "tarifas técnica e usuário" (1.3), "tarifa usuário" (1.7) e "bens públicos, os da Concessionária e outros privados" (1.9)	Alteração	Acréscimo e modificação dos termos indicados
XIX.	---	---	Direitos e prerrogativas do Concedente	Falta de menção aos termos "obrigações" (título), legislação federal (1), aos termos "pela pontualidade e regularidade" (1.1), "Contrato e legislação vigente" (1.4 e 1.5), discussões anteriores (1.6), "estabelecimento de programação de serviços, fixando pontos de parada, controle, itinerários, etc." (1.8 e 1.9), "planejar, controlar... os serviços prestados pela Concessionária" (1.10), "modificar" (1.11), "inspecionar equipamentos e instalações" (1.12), "de prepostos da Concessionária" (1.13), "monitorar demanda e oferta... os serviços prestados pela Concessionária" (1.14) e "estabelecer o modelo de integração" (1.15)	Alteração	Acréscimo e modificação dos termos indicados
XX.	1.	---	Obrigações da Concessionária	Falta de menção à legislação federal (1), "acompanhamento" (1.3), "da demanda e do	Alteração	Acréscimo e modificação dos termos indicados

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
				Concedente" (1.4), "padronização na uniformização e identificação" (1.5), "cumprindo as determinações e a programação definidas pelo Concedente" (1.6 e 1.7), "veículos e equipamentos para inspeção...segurança e a prestação adequada" (1.8), "veículos e equipamentos" (1.9), "controle de dados e informações vinculados à prestação dos serviços" (1.10), "reciclagem de prepostos...e legislação" (1.11), "definidas para seu respectivo lote...vierem a ser alteradas" (1.13), "assumir a responsabilidade" (1.17), "veículos e equipamentos a programação visual determinada" (1.19), "instalações, informações e equipamentos" (1.21) e "nos termos da legislação vigente" (1.25)		Acréscimo de itens referentes a atendimento a plano contingencial e SAC.
	2.	---	Isenção de responsabilidade e solidariedade do Concedente ante inadimplência da Concessionária	---	---	---
XXI.	---	---	Forma de comercialização de créditos eletrônicos e consolidação dos recursos vinculados	Confronto com a Lei n. 4011/2002 Exclusividade para remuneração	Revisão	Nova redação
XXII.	1.	---	Garantia de execução	---	---	---
	2.	---	Forma de atualização do valor da garantia de execução	---	---	---
	3.	---	Casos de execução da garantia	---	---	---
	4.	---	Obrigações de reposição da garantia executada pela Concessionária	---	---	---
	5.	---	Requisitos para execução da garantia	---	---	---
	6.	---	Restituição da garantia quando da extinção da Concessão	---	---	---
XXIII.	1.	---	Possibilidade de intervenção na operação pelo Concedente	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
	2.	---	Casos de deficiência grave, passíveis de intervenção	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
	3.	---	Forma para intervenção	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
	4.	---	Responsabilidades do Concedente durante a	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
			intervenção			
	5.	---	Prazo de intervenção	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
	6.	---	Forma de restituição da administração do serviço após intervenção	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
	7.	---	Responsabilidade pelos compromissos da Concessionária durante a intervenção	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
XXIV.	1.	---	Formas de extinção da Concessão	---	---	---
	2.	---	Reversão de bens, direitos e privilégios, em caso de extinção	---	---	---
	3.	---	Condições de reversão de bens	---	---	---
	4.	---	Assunção do serviço em caso de extinção	---	---	---
	5.	---	Consequências da assunção do serviço	---	---	---
	6.	---	Levantamentos e avaliações necessários à determinação do montante de indenização, em caso de advento do termo contratual e encampação	Previsão do Contrato	Alteração	"neste Contrato" por "na legislação vigente"
	7.	---	Forma de extinção da Concessão, por advento do termo contratual	Falta de menção a desequilíbrio causado pela Concessionária Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Ajuste	Adequação à legislação Acréscimo do termo "aos quais não tenha dado causa" (l. 2), após o termo "econômico-financeiros" Adequação à legislação
	8.	---	Definição de encampação	---	---	---
	9.	---	Forma de retomada do serviço em caso de encampação	Falta de atenção às previsões da Lei nº 8.987/1995	Alteração	Adequação à legislação
	10.	---	Consequências da inexecução do Contrato	---	---	---
	11.	---	Formas de declaração de caducidade	---	---	---
	12.	---	Verificação de inadimplência em processo administrativo como condição para	---	---	---

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
			declaração de caducidade			
	13.	---	Comunicação e prazo para correção como condição para instauração de processo administrativo de inadimplência	---	---	---
	14.	---	Competência para declaração de caducidade	---	---	---
	15.	---	Forma de estabelecimento de indenização	---	---	---
	16.	---	Consequências da declaração de caducidade	---	---	---
	17.	---	Isenção de responsabilidade para o Concedente, após declaração de caducidade	---	---	---
XXV.	1.	---	Vedação de subconcessão	---	---	---
	2.	---	Condições para transferência de concessão ou controle societário	---	---	---
	3.	---	Requisitos para obtenção de anuência para transferência	---	---	---
XXVI.	1.	---	Possibilidade de contratação de terceiros	Inserção do termo "inerentes"	Alteração	Retirada do termo
	2.	---	Regência dos contratos com terceiros	---	---	---
	3.	---	Pressuposto para execução das atividades contratadas	---	---	---
XXVII.	---	---	Regime fiscal	Indefinição do conceito de encargos para o Contrato	Ajuste	Adequação textual definindo o conceito de encargos
XXVIII.	1.	---	Responsabilidade pela obtenção de financiamentos	---	---	---
	2.	---	Possibilidade de oferta em garantia dos direitos emergentes da concessão	---	---	---
	3.	---	Impossibilidade de uso de problemas com financiamento como justificativa para descumprimentos	---	---	---
XXIX.	---	---	Exercício de direitos	---	---	---

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
XXX.	1	---	Casos de alteração do Contrato	---	---	---
	1.I	---	Alteração unilateral pelo Concedente	---	---	---
	1.II	a	Acordo - substituição de garantias	---	---	---
		b	Acordo - manutenção do equilíbrio econômico-financeiro	---	---	---
	2	---	Forma de indenização em caso de supressão unilateral de serviços	---	---	---
	3	---	Restabelecimento de equilíbrio, em caso de alteração unilateral que afete encargos da Concessionária	Indefinição do conceito de encargos para o Contrato	Ajuste	Adequação textual definindo o conceito de encargos
	4	---	Não caracterização de alteração contratual em caso de reajuste ou revisão de Tarifa Técnica	---	---	---
XXXI.	5	---	Alterações em linhas	Obrigação de revisão da tarifa	Alteração	Supressão textual após "Contrato"
	1.	---	Casos de rescisão por iniciativa da Concessionária	---	---	---
	2.	---	Impossibilidade de interrupção ou paralisação de serviços até trânsito em julgado	---	---	---
XXXII.	1.	---	Sanções para descumprimento de prazo ou condições de início da operação	---	---	---
	2.	---	Sanções aplicáveis à Concessionária	Termos "regulamentado" (I. 3) e "Contrato" (IV - I. 8)	Alteração	"regulamentado" por "aprovado" e "Contrato" por "legislação vigente"
XXXIII.	1.	---	Processo administrativo de aplicação de penalidades	Falta de menção à legislação vigente	Alteração	Acréscimo do termo "e demais normas vigentes" (I. 2)
	2.	---	Cominação de penalidades	---	---	---
XXXIV.	1.	---	Disciplinamento de recurso	---	---	---
	2.	---	Direcionamento de recurso e reconsideração	---	---	---
	3.	---	Prazo para decisão	---	---	---
	4.	---	Garantia de instância recursal até Governador	---	---	---
	5.	---	Formas de intimação	Falta de menção ao DODF, em caso de	Ajuste	Adequação textual acrescentando

CLÁUSULA	ITEM	SUBITEM	ASSUNTO	PROBLEMAS	SUGESTÕES	DETALHAMENTO
				impossibilidade		outras possibilidades
XXXV.	---	---	Independência de cláusulas ante nulidade específica	Falta de ressalva	Alteração	Acréscimo do termo "ressalvados os casos de inexecução decorrentes", ao final
XXXVI.	1.	---	Poderes de fiscalização	Termo "encarregados"	Alteração	"encarregados" por "agentes"
	2.	---	Acesso livre	Termo "encarregados"	Alteração	"encarregados" por "agentes"
	3.	---	Objetivo da fiscalização	Termo "encargos"	Alteração	"encargos" por "obrigações"
	4.	---	Supervisão, inspeção e auditoria do Contrato	Termo "Secretaria"	Alteração	"Secretaria" por "Concedente"
	5.	---	Rejeição a desconformidades	Termo "Secretaria"	Alteração	"Secretaria" por "Concedente"
	6.	---	Definição de prazo para reparos e correções	---	---	---
XXXVII.	---	---	Compromisso de absorção da mão-de-obra do Sistema	---	---	---
XXXVIII.	---	---	Foro	---	---	---
Firma	---	---	---	Identificação dos assinantes	Ajuste	Verificação da identificação dos assinantes

Legenda: Alteração – acréscimo, retirada ou modificação de termos;
 Supressão – exclusão;
 Ajuste – adequação da redação;
 Revisão – nova redação;

[Handwritten signatures and initials]

FOLHA: 225
 PROC.: 090001270/2015
 RUBRICA: *[Handwritten]*
 MATRÍCULA: 267711-3

10. Conclusão

O presente Grupo de Trabalho – GT foi instituído pela Portaria Conjunta nº 04 – SEMOB-DFTRANS, de 11/02/2015, publicada no DODF nº 39, de 25/02/2015, tendo o prazo para conclusão dos trabalhos sido prorrogado por 30 dias, conforme Portaria Conjunta nº 12 – SEMOB-DFTRANS, de 27/04/2015, publicada no DODF nº 84, de 04/05/2015.

O desafio proposto ao GT foi o levantamento da situação dos contratos de concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF oriundos da Concorrência nº 01/2011, que deveriam contemplar as obrigações, direitos, serviços a cumprir e o modelo de remuneração, entre outros aspectos do STPC/DF.

Neste aspecto, estão relacionados a seguir os contratos celebrados com o Poder Concedente oriundos da já citada licitação:

- Contrato nº 11/2013 – ST/DF, Bacia 01, celebrado com a empresa Viação Piracicabana;
- Contrato nº 01/2012 – ST/DF, Bacia 02, celebrado com a empresa Viação Pioneira;
- Contrato nº 07/2013 – ST/DF, Bacia 03, celebrado com a empresa Consórcio HP – ITA;
- Contrato nº 08/2013 – ST/DF, Bacia 04, celebrado com a empresa Auto Viação Marechal;
- Contrato nº 02/2012 – ST/DF, Bacia 05, celebrado com a empresa Expresso São José.

Ainda com o intuito de delimitar o objeto, o GT se deteve em analisar as cláusulas do contrato, que são comuns a todos os contratos de concessão celebrados entre o Poder Concedente e as empresas classificadas no já mencionado processo licitatório.

Por conseguinte, o GT, conforme objetivo estabelecido quando da sua criação, propôs-se a analisar todo o normativo constante do contrato de concessão, tecendo observação quando era pertinente fazê-lo.

Dessa forma, o item 9. *Sugestões e Recomendações* deste Relatório Final contempla todas as sugestões de alteração que o GT acha fundamental sejam realizadas, com o objetivo de assegurar para o presente e futuros contratos uma maior segurança jurídica para o Concedente e os Concessionários.

A provável superveniência da hipótese de algumas cláusulas precisarem ser modificadas ao ponto de tornar o contrato radicalmente diferente do que foi originalmente concebido pode representar uma dificuldade no caso de o Distrito Federal decidir por um processo de repactuação dos contratos vigentes.

Isso decorre da constatação de que essas cláusulas são desfavoráveis ao Poder Concedente, sendo dever deste Grupo fazer um alerta, principalmente com relação ao modelo de remuneração, que será objeto de explanação mais adiante.

Por outro lado, a análise individual do normativo não poderia apenas contemplar a necessidade da análise do ambiente legal do qual emergiu o contrato de concessão. Dessa forma, o GT buscou averiguar se os conceitos presentes no citado contrato tinham amparo legal.

Neste aspecto, observa-se a inversão do conceito de cláusulas exorbitantes, ou seja, cláusulas favoráveis às concessionárias que, em frontal contradição à legislação de regência, colocam o Poder Concedente como responsável por quase todo o risco do negócio, tornando o contrato desequilibrado em favor das concessionárias.

Às concessionárias, resultou operarem as linhas do sistema e receber, por viagem validada em seus validadores, o valor integral da tarifa técnica, dissociada da tarifa usuário, mesmo quando a validação ocorrer em uma linha integrada.

Por este conceito, contido no Edital e contrato, ter-se-ia a seguinte questão: se o Poder Concedente providenciar a racionalização dos serviços de transporte, otimizando sua rede com o intuito de incentivar a integração, isso poderá, em determinadas circunstâncias, acarretar em um maior aporte de recursos, devido a o Estado ressarcir a operadora conforme descrito no parágrafo anterior.

No que se refere à análise superficial do serviço especificado a ser executado pelas concessionárias, comparando as linhas constantes do Edital de Licitação, que são parte integrante do contrato de concessão, constatou-se que a operação proposta no Edital de Licitação absorveu linhas do serviço complementar sem que houvesse os devidos procedimento e previsão legal.

Aliada a essa constatação acima descrita, verifica-se que a linha troncal e as linhas alimentadoras do EXPRESSO SUL (BRT Sul) não foram contempladas no Edital de Licitação o que, numa análise primária, pode ter ocasionado o desequilíbrio contratual tanto para o concedente como, talvez, para a concessionário, com a edição inicial de uma tarifa técnica irreal para a Bacia, antes mesmo de o concessionário entrar em operação.

Promovendo, por outro lado, a análise do arcabouço legal em que emergiu o contrato de concessão, cabe o destaque à Lei nº 4.011, que foi promulgada no ano de 2007, onde se estipulam o modelo de remuneração por tarifa usuário, os subsídios estabelecidos nas leis específicas, e a equalização das receitas do STPC/DF destinadas aos operadores, por meio do instituto denominado de CÂMARA DE COMPENSAÇÃO DE RECEITAS E CRÉDITOS – CCRC, dentre outras definições importantes.

No entanto, por meio da edição de vários decretos, o próprio Poder Executivo desafiou, no mínimo, o princípio da hierarquia das leis e da repartição dos poderes.

Cita-se, por exemplo, a inclusão de uma "conta de compensação" e da "remuneração dos operadores por meio da edição de uma Tarifa Técnica", dissociada da Tarifa do Usuário, conceitos incluídos no Decreto nº 33.559/2012, e absorvidos nos contratos de concessão sob análise, celebrados entre o Poder Concedente e os ganhadores da licitação do serviço básico do STPC/DF.

O conceito de "conta de compensação" não se encontra explicitado no citado Decreto, sendo criado com apenas a sua indicação, não havendo correspondência na legislação supra e ferindo o que proclama a Lei nº 4011/2007 com relação à partição de receitas por meio da mencionada Câmara de Compensação de Receitas e Créditos.

Observa-se a mesma reprovação com relação ao que se refere à tarifa técnica que, embora mencionada na Lei de Mobilidade Urbana como diretriz a ser seguida pelos gestores de transporte, não encontra guarida na legislação Distrital.

Apenas para conhecimento, cabe esclarecer que a Lei Federal nº 12.587 (Lei da Mobilidade Urbana), de 03 de janeiro de 2012, foi publicada em 04 de janeiro de 2012, com vigência a partir do dia 13 de abril de 2013. Já o Decreto nº 33.559, de 01 de março de 2012, foi publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 02 de março de 2012.

Nessa modelagem de remuneração pode-se deduzir que a remuneração do concessionário advirá do somatório da tarifa usuário mais subsídio e receitas acessórias, sendo a receita da tarifa usuário o produto do seu valor pelo total de passageiros pagantes, vales transporte e créditos decorrentes do subsídio aos Portadores de Necessidades Especiais e beneficiários do Passe Livre Estudantil,

Dessa equação, e em decorrência da garantia do reajuste (anualmente, em virtude da variação de alguns insumos) e revisão (sem especificação de periodicidade, mas decorrente de desequilíbrios na demanda ou quilometragem) da tarifa técnica, aliada à necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos concessionários, o Poder Concedente, de forma deliberada, adentrou uma situação em que, dadas a escassez e a limitação dos recursos do erário, só existe uma alternativa viável de solução que é a majoração da tarifa usuário.

A explicação para essa conclusão é a seguinte: a Lei Orgânica não permite que o Poder Concedente conceda subsídio direto ao concessionário, as receitas acessórias são insignificantes frente às majorações de tarifas técnicas, e o equilíbrio econômico-financeiro é previsão contratual. Portanto, para que se possa garantir o equilíbrio econômico-financeiro, o Poder Concedente terá que majorar a tarifa usuário e, não o fazendo, estará quebrando o contrato e, em decorrência, deverá enfrentar as consequências administrativas e judiciais dessa decisão.

Por conseguinte, além de conceitos fundamentais constantes do contrato de concessão advindos de um decreto que contraria uma lei, estarem aliados a um Edital de Licitação que não refletiu as características dos serviços a serem prestados e usurpou linhas do serviço complementar, o equilíbrio nos contratos em tela, salvo melhor juízo, não reflete o bem-estar do usuário, cliente final da Concorrência nº 01/2011.

Cabe alertar que este GT não analisou os termos aditivos dos respectivos contratos. Portanto, sugere que sejam realizadas essas averiguações, tendo em vista a possibilidade, no mínimo, do não cumprimento do prazo de 180 dias da assinatura do contrato para a entrada em operação das concessionárias, conforme informações expostas a seguir:

Concessionária	Data de Assinatura do Contrato de Concessão	Data de Entrada em Operação *	Diferença em dias corridos
Viação Piracicabana	04/06/2013	20/10/2013	138 dias
Viação Pioneira	28/12/2012	28/07/2013	212 dias
Urbi Mobilidade Urbana	26/04/2013	29/12/2013	247 dias
Auto Viação Marechal	26/04/2013	29/12/2013	247 dias
Expresso São José	28/12/2012	28/06/2013	182 dias

Fonte: Documento originário da GCT/DFTRANS

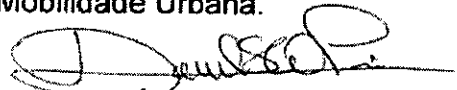
* Relatórios gerenciais.

Em resumo, o que se observa nos contratos entre o Governo do Distrito Federal e as Concessionárias, advindos da última licitação, é a presença de cláusulas contratuais que reduzem a zero o risco das concessionárias e podem comprometer a gestão dos contratos, tanto para o Poder Concedente como para os Concessionários.

O risco zero decorre de o GDF não ter usado de sua prerrogativa para a aplicação de Cláusulas Exorbitantes, e pode agravar as dificuldades do Poder Concedente para implementar o controle externo do sistema operacional, e garantir o permanente bem-estar da população usuária desses serviços.

É de se anotar que, nos estudos deste GT, constatou-se que a Administração Pública, à época, deixou de aplicar integralmente as disposições fixadas na Lei nº 4.011/2007, notadamente quanto à introdução de tarifa técnica e à consolidação, numa conta de compensação, das receitas para remuneração das operadoras. A este respeito, editou o Decreto nº. 33.559/2012, em total descompasso com o reportado diploma legal.

Portanto, é reconhecível que as contratações das atuais concessionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF, iniciando-se pelo procedimento licitatório e culminando nos seus contratos, possuem indícios de irregularidades, se confirmadas, passíveis de ensejar, por via administrativa ou judicial: (a)- a repactuação dos contratos; (b)- a nulidade dos contratos, bem como do procedimento licitatório. Em ambas as alternativas é necessário vislumbrar-se a necessidade da continuidade da prestação dos serviços, e o bem-estar dos clientes do transporte público coletivo, sem desprezar uma visão sistêmica da Mobilidade Urbana.


DANILO SÉRGIO CAVALCANTI OLIVEIRA
 Coordenador GT Portaria Conjunta nº 04/2015


UMBERTO RAFAEL DE MENEZES FILHO
 Membro


RICARDO LEITE DE ASSIS
 Membro


PEDRO MAURÍCIO CABRAL TEIXEIRA
 Membro


ADÔNIS RIBEIRO GONÇALVES
 Membro


GILBERTO REIS BARROS
 Membro


LUIS MÁRIO OLIVEIRA BARRETO
 Membro

11. Anexos


ANEXO I

QUADRO DE RESPONSABILIDADES

Sq.	Atividade	Responsável	Situação	Obs.
1	Racionalização Operacional do Serviço básico	SEMOB DFTRANS	Não realizada	Para que seja implementada a integração tarifária deverá haver uma racionalização da rede de oferta de viagens, sem a qual inviabilizaria a integração pelo seu elevado custo
2	Conta de Compensação	DFTRANS	Não implementada	Não está prevista na legislação vigente
3	Receitas Acessórias (não operacionais)	DFTRANS	Não implementada	Essas receitas ainda não estão sendo contabilizadas pelo órgão gestor.
4	Índice de Qualidade do Serviço Básico	SUFISA ou DFTRANS	Não implementado	implementação do Sistema de Controle da Qualidade para que o Concessionário tenha sua operação monitorada e avaliada conforme as metas determinadas no Contrato.
5	Reajuste da Tarifa Técnica	DFTRANS	Realizado	Até o presente momento, as Tarifas Técnicas dos Concessionários detentores dos novos Contratos de Concessão já sofreram dois reajustes lineares, um de 6,65% e outro de 12,59%, referentes aos primeiro e segundo anos de aniversário dos contratos, perfazendo um reajuste total de 20,08%.
6	Revisão da Tarifa Técnica	DFTRANS	Parcialmente realizada	Foram revisados valores provisórios das tarifas técnicas das Viações Marechal e Pioneira. Valores definitivos, para todos os concessionários dependem da apropriação da oferta (quilometragem) e da apresentação das memórias de cálculo para alguns itens de custos

FOLHA: 230

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: 

MATRÍCULA: 267711-3

TABELA I
CONSOLIDAÇÃO DOS PARÂMETROS E ELEMENTOS
CONSIDERADOS NOS ESTUDOS E PROPOSTAS ANALISADOS
PROCESSO Nº 098.001.248/2014
VIAÇÃO PIONEIRA

Dados Operacionais e outros Elementos	Dados empregados nos estudos da DFTRANS*	Proposta original da concessionária (Edital)	Observações
1. Quilometragem Realizada	52.273.739	38.022.044	- De acordo com os dados apresentados houve incremento na quilometragem percorrida na ordem de 37,50%.
2. Frota Total	625	640	
3. Passageiros Transportados	44.896.837	72.388.379	- De acordo com os dados apresentados houve redução do quantitativo de passageiros pagantes transportados na ordem de 37,97%.
4. Taxa Interna de Retorno – TIR	15,30%	15,30%	
5. Taxa de Desconto	12,00% a.a.	12,00% a.a.	
6. Valor Presente Líquido – VPL	RS 28.011.083,00	RS 23.004.738,16	- No estudo de revisão da DFTRANS foi mantido apenas o valor do elemento de mérito TIR;
7. Tarifa Técnica	RS 3,6176	RS 2,3661	- No estudo de revisão da DFTRANS foi mantido apenas o valor do elemento de mérito TIR;
8. Tributos	- Foi considerada a desoneração do INSS e a redução a zero das alíquotas do PIS/COFINS;	- Incidência do INSS sobre a folha de pagamentos e incidência normal das alíquotas do PIS/COFINS	
9. Prazo do contrato	10 anos**	10 anos	** Prazo contado a partir do início da operação, conforme determinação do Diretor Geral.
10. Alocação do Capital	Ano "0"	Ano "0"	- O Edital previa o prazo de 180 dias para apresentação dos equipamentos

*Observação: Dados fornecidos pelas concessionárias, não auditados;

TABELA II
CONSOLIDAÇÃO DOS PARÂMETROS E ELEMENTOS
CONSIDERADOS NOS ESTUDOS E PROPOSTAS ANALISADOS
PROCESSO Nº 090.001.307/2014
VIAÇÃO MARECHAL

Dados Operacionais e outros Elementos	Dados empregados nos estudos da DFTRANS*	Proposta original da concessionária (Edital)	Observações
1. Quilometragem Realizada	49.333.056	29.315.856	- De acordo com os dados apresentados houve incremento na quilometragem percorrida na ordem de 68,28%.
2. Frota Total	464	464	
3. Passageiros Transportados	35.964.992	51.236.268	- De acordo com os dados apresentados houve redução do quantitativo de passageiros pagantes transportados na ordem de 29,52%.
4. Taxa Interna de Retorno – TIR	13,60%	14,96%	- A variação do elemento de mérito deveu-se à alteração da metodologia de apropriação de custos (quinqüênio e IRPJ/CSLL);
5. Taxa de Desconto	7,50% a.a.	7,50% a.a.	
6. Valor Presente Líquido – VPL	RS 47.181.978,55	RS 51.833.124,00	- No estudo de revisão da DFTRANS foi mantido apenas o valor do elemento de mérito TIR;
7. Tarifa Técnica	RS 4,1685	RS 2,7192	- No estudo de revisão da DFTRANS foi mantido apenas o valor do elemento de mérito TIR;
8. Tributos	- Foi considerada a desoneração do INSS e a redução a zero das alíquotas do PIS/COFINS;	- Incidência do INSS sobre a folha de pagamentos e incidência normal das alíquotas do PIS/COFINS	
9. Prazo do contrato	10 anos**	10 anos	** Prazo contado a partir do início da operação, conforme determinação do Diretor Geral.
10. Alocação do Capital	Ano "0"	Ano "0"	- O Edital previa o prazo de 180 dias para apresentação dos equipamentos

**Observação: Dados fornecidos pelas concessionárias, não auditados;*

TABELA III
CONSOLIDAÇÃO DO RESULTADO DA AUDITORIA
VIAÇÃO PIONEIRA

Planilha	Itens	Planilhas de revisão do DFTRANS	Ajustes e recomendações do GT
1. Demonstração de Custo Variável	<ul style="list-style-type: none"> - Combustível - Lubrificantes - Pneus - Peças e acessórios de reposição 	<p>A GCT/DFTRANS empregou os mesmos coeficientes utilizados (combustível, lubrificantes, pneus e peças) nos veículos básico e articulado, para os veículos do BRT;</p> <ul style="list-style-type: none"> - para apropriação do item peças de reposição dos veículos do BRT, foram considerados os preços dos veículos (s/ rodagem) "básico com ar-condicionado" e do "veículo articulado com ar condicionado", constantes na proposta. 	<ul style="list-style-type: none"> - Deve ser verificada a viabilidade legal dessa sistemática de apropriação dos custos dos veículos do BRT.
2. Demonstração de Custo com Pessoal	<ul style="list-style-type: none"> - Composição de custo mensal com pessoal - Composição dos encargos sociais 	<ul style="list-style-type: none"> - foram adicionados 112 cobradores para operação do mini-ônibus em conformidade com a determinação da diretoria geral do DFTRANS, mantido o Fator de Utilização (F.U.) da proposta. 	<ul style="list-style-type: none"> - Deve ser solicitado ao operador a memória de cálculo do F.U., para atualização.
3. Demonstração do Custo de Depreciação do Capital	<ul style="list-style-type: none"> - Depreciação dos veículos - Plano de renovação de frota - Edificações e garagens - Instalações de garagem - Equipamentos de garagem - SIM e sistema de vigilância 	<ul style="list-style-type: none"> - Foram empregados os valores dos veículos "básico com ar-condicionado" e do veículo "articulado com ar condicionado", para fins de apropriação dos valores dos veículos do BRT (básico/BRT e articulado/BRT); 	<ul style="list-style-type: none"> - Deve ser verificada a viabilidade legal dessa sistemática de apropriação dos custos dos veículos do BRT.
4. Demonstração do Custo de Administração	<ul style="list-style-type: none"> - Composição do custo mensal com pessoal administrativo - Demais custos administrativos 	<ul style="list-style-type: none"> - Foi verificado erro no valor do item relativo a "Manutenção de Sistemas", da planilha - Demonstração do Custo Administrativo Auxiliar", em virtude da alteração do quantitativo de frota (redução de 640 veículos para 625, atendendo a determinação do GDF) 	<ul style="list-style-type: none"> - Foi efetuado ajuste no valor do item relativo a "Manutenção de Sistemas", da planilha - Demonstração do Custo Administrativo Auxiliar", para adequação ao quantitativo de frota (redução de 640 veículos para 625, atendendo a determinação do GDF)
5. Fluxo de Caixa	<ul style="list-style-type: none"> - TIR - VPL - Tarifa Técnica - Despesas de capital - Revendas 	<ul style="list-style-type: none"> - Os veículos do BRT foram alocados no ano "0", conforme determinação da Diretoria Geral; - Foi verificado que o valor de revenda da frota não contemplava a incidência do IRPJ sobre o ganho de capital, conforme a proposta da concessionária. 	<ul style="list-style-type: none"> - Devem ser solicitadas ao operador as NFs de aquisição dos veículos para alocação dos investimentos nos respectivos períodos em que ocorreram; - Foram ajustados os valores de revenda da frota,

TABELA III
CONSOLIDAÇÃO DO RESULTADO DA AUDITORIA
VIAÇÃO PIONEIRA

	- Tributação	- Os valores de terrenos, garagens/edificações, lançados no fluxo de caixa são inferiores aos valores da proposta da concessionária.	seguindo a metodologia apresentada pelo operador na proposta: incidência de 25% de IRPJ sobre o valor de revenda dos veículos, conforme justificativa constante às fls. 195 e 196, do proc. 0090.001002/2015. - Os valores de terrenos, garagens/edificações voltaram a ser os constantes na proposta da concessionária.
--	--------------	--	---

- **Observação1:** nos casos em que as diferenças entre os valores apropriados pela DFTRANS, comparados com os valores da proposta do concessionário, se mostraram irrelevantes (arredondamento), essas foram desconsideradas.
- **Observação2:** pode-se inferir pelas NFs (2 veículos: 1 básico BRT, 1 articulado/BRT) encaminhadas pela Pioneira, constantes no processo 0098.001248/2014, que os veículos do BRT foram adquiridos no ano 1 (28/07/2013 a 28/07/2014) do contrato. Para exemplificação dos efeitos da realocação de investimentos em períodos distintos, foi realizada uma simulação considerando estes veículos como alocados no ano 1 – Quadro X.

[Handwritten signatures and initials]

FOLHA: 234
PROC.: 090001270/2015
RUBRICA: *[Handwritten signature]*
MATRÍCULA: 267/11-3

TABELA IV
CONSOLIDAÇÃO DO RESULTADO DA AUDITORIA
VIAÇÃO MARECHAL

Planilha	Itens	Planilhas de revisão do DFTRANS	Ajustes e recomendações do GT
1. Demonstração de Custo Variável	<ul style="list-style-type: none"> - Combustível - Lubrificantes - Pneus - Peças e acessórios de reposição 	<ul style="list-style-type: none"> - O preço do combustível na aba "custo variável mês" é diferente da proposta do operador, portanto, o cálculo de apropriação do item não atingiu o valor da proposta; - o item "peças e acessórios" não atingiu o valor da proposta do operador. 	<ul style="list-style-type: none"> - Foram realizados os ajustes nos citados itens adequando-os à proposta da concessionária;
2. Demonstração de Custo com Pessoal	<ul style="list-style-type: none"> - Composição de custo mensal com pessoal - Composição dos encargos sociais 	<ul style="list-style-type: none"> - foram adicionados 188 cobradores para a operação dos mini-ônibus, em conformidade com a determinação da Diretoria Geral do DFTRANS, mantido o Fator de Utilização (F.U.) da proposta; - por determinação da Diretoria Geral do DFTRANS foi alterada a metodologia de cálculo do quinquênio sobre o custo com pessoal (passou a ser de 5% sobre a folha de pagamento a partir do ano 6); 	<ul style="list-style-type: none"> - Deve ser solicitada ao operador a memória de cálculo do F.U., para atualização. - foi restituída a incidência do quinquênio no custo c/ pessoal, em conformidade com a proposta do concessionário, sendo recomendado solicitar à empresa a memória de cálculo do item, para futuros ajustes;
3. Demonstração do Custo de Depreciação do Capital	<ul style="list-style-type: none"> - Depreciação dos veículos - Plano de renovação de frota - Edificações e garagens - Instalações de garagem - Equipamentos de garagem - SIM e sistema de vigilância 	<ul style="list-style-type: none"> - Os valores inseridos no fluxo de caixa estão de acordo com os definidos na proposta; 	
4. Demonstração do Custo de Administração	<ul style="list-style-type: none"> - Composição do custo mensal com pessoal administrativo - Demais custos administrativos 	<ul style="list-style-type: none"> - no subitem pessoal administrativo (benefícios), foi constatada uma pequena diferença de R\$ 9,18, no valor total do item. 	<ul style="list-style-type: none"> - Foi realizado o ajuste do valor do subitem pessoal administrativo (benefícios), em conformidade com a proposta da concessionária.
5. Fluxo de Caixa	<ul style="list-style-type: none"> - TIR - VPL - Tarifa Técnica - Despesas de capital - Revendas - Tributação 	<ul style="list-style-type: none"> - O valor da tarifa técnica foi mantido em conformidade com o valor da proposta. Contudo, em razão da alteração determinada pela Diretoria Geral do DFTRANS (metodologia de apropriação do custo do quinquênio) e da alteração recomendada pela GCT (apropriação do IRPJ e CSLL) houve redução dos valores dos elementos de mérito da proposta; 	<ul style="list-style-type: none"> - No que tange ao IRPJ/CSLL, foi realizado ajuste para adequação do item à metodologia da proposta. Contudo, verifica-se divergência na base de cálculo da proposta do operador, com relação à base de cálculo da metodologia da LOGIT e dos demais operadores. Ademais, recomenda-se solicitar a memória de cálculo do item ao

[Handwritten signatures and initials]

TABELA IV
CONSOLIDAÇÃO DO RESULTADO DA AUDITORIA
VIAÇÃO MARECHAL

			contratado, com o fito de confirmar se a metodologia encontrada trata situações de compensação de prejuízos da mesma forma que a da proposta.
--	--	--	---

- **Observação geral:** nos casos em que as diferenças entre os valores apropriados pela DFTRANS, comparados com os valores da proposta do concessionário, se mostraram irrelevantes (arredondamento), essas foram desconsideradas.

[Handwritten signatures and initials]

FOLHA: 236
 PROC.: 090001270/2016
 RUBRICA: *[Handwritten]*
 MATRÍCULA: 267711-3



**Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal
Subsecretaria de Regulação**

FOLHA: 237

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: *mfn*

MATRÍCULA: 267711-3

DESPACHO

Assunto: Processo nº 090.001270/2015
Portarias Conjuntas nº 04 e 12/2015

Ao Sr. Secretário de Mobilidade.

Comunico que o Grupo de Trabalho referente à Portaria Conjunta nº 04/2015 – SEMOB/DFTRANS, com prazo prorrogado pela edição da Portaria Conjunta nº 12/2015 –SEMOB/DFTRANS, encerrou suas atividades com a conclusão do Relatório que é parte integrante deste processo e que, neste ato, passo ao conhecimento desse Gabinete para as providências pertinentes ao caso.

Brasília, 29 de maio de 2015.

DANILO SÉRGIO CAVALCANTI OLIVEIRA
Coordenador GT Portaria Conjunta nº 04/2015