

## **PARTE 2 – PRINCIPAIS REQUISITOS À PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS**

Seção III – Projeto Básico

Anexo E.III – Parâmetros Econômico-financeiros

Consulta Pública

## SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO .....	2
2	DIRETRIZES DA POLÍTICA TARIFÁRIA DO SIT/RMB .....	2
3	MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA DA CONCESSÃO .....	2
4	INVESTIMENTOS .....	3
5	CUSTOS .....	3
6	RECEITAS TARIFÁRIAS .....	3
7	RECEITAS ACESSÓRIAS .....	4
8	TRIBUTOS .....	5
9	FIXAÇÃO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO .....	5
10	REAJUSTE E REVISÃO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO .....	5
11	ALOCAÇÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO .....	7
12	RISCOS EXCLUSIVOS DA CONCESSIONÁRIA .....	7
13	RISCOS EXCLUSIVOS DO PODER CONCEDENTE .....	9
14	RISCOS COMPARTILHADOS .....	9
15	EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO .....	10
16	PROCEDIMENTO DO PEDIDO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO .....	11
17	REGRAS GERAIS AO FUNCIONAMENTO DA CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA DO SIT/RMB .....	13
18	REGRAS GERAIS AO PAGAMENTO DAS CONCESSIONÁRIAS .....	14

---

## **1 APRESENTAÇÃO**

1.1 Este Anexo objetiva apresentar os principais parâmetros econômico-financeiros à prestação dos serviços pelas Concessionárias, isoladas ou associadas em Sociedade de Propósito Específico (SPE), abrangendo, dentre outros aspectos, a fixação, o reajuste e a revisão da Tarifa de Remuneração; a alocação de riscos da Concessão e o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

## **2 DIRETRIZES DA POLÍTICA TARIFÁRIA DO SIT/RMB**

2.1 Segundo o artigo 19 da Lei Estadual n.º 9.056/2020, a política tarifária do Sistema Integrado de Transporte Público da Região Metropolitana de Belém (SIT/RMB) será orientada pelas seguintes diretrizes e, no que couber, pelo que dispõe o artigo 8.º da Lei Federal n.º 12.587/2012:

- I. Modicidade tarifária aos usuários dos serviços delegados;
- II. Justa remuneração do capital empregado à prestação do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- III. Manutenção do bom nível do serviço prestado e a possibilidade de sua melhoria;
- IV. Sustentabilidade econômico-financeira do SIT/RMB; e
- V. Integração tarifária como indutor da melhoria das condições de mobilidade da Região Metropolitana de Belém (RMB).

## **3 MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA DA CONCESSÃO**

3.1 Resultante da Licitação Pública Internacional n.º 001/2013-NGTM, o Contrato n.º 002/2014-NGTM, financiado pela JICA [*Japan International Cooperation Agency – JICA*] e firmado com o Consórcio Troncal Belém (CTB), destinou-se, dentre outros objetivos, à execução de serviços de consultoria geral à elaboração de estudos e projetos do SIT/RMB. Assim, por meio desse Contrato, foi realizada pela contratada CTB a avaliação operacional e econômico-financeira de cada Lote de Serviços, a qual atestou a viabilidade da presente Licitação, em seus parâmetros econômico-financeiros e operacionais, e cujo relatório consta do “Anexo A.III – Relatório de Modelagem Econômico-financeira da Concessão” deste Edital.

3.2 A Modelagem utilizou o método do fluxo de caixa descontado, abrangendo o período de 10 (dez) anos, a contar da data de início da Operação Experimental.

3.3 Os investimentos, os custos, as receitas tarifárias e os tributos da Concessão, sob responsabilidade de cada Concessionária e/ou de ambas as Concessionárias por meio da SPE, considerados no fluxo de caixa e relacionados nos correspondentes itens deste Anexo, deverão ser apurados e comprovados pelos respectivos responsáveis ao Poder Concedente, conforme método de acompanhamento a ser definido pelo Poder Concedente.

3.4 Observado o disposto no artigo 28 da Lei Estadual n.º 9.056/2020, o Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, solicitar à Concessionária, isolada ou associada em SPE, a contratação de auditorias ao acompanhamento e ao controle das suas ações nas áreas administrativa, contábil, comercial, operacional, patrimonial, técnica, tecnológica, econômica e financeira.

---

## 4 INVESTIMENTOS

4.1 Constituem investimentos iniciais, sob responsabilidade de cada Concessionária, aqueles descritos como tal no “Anexo A.III – Relatório de Modelagem Econômico-financeira da Concessão” deste Edital, abrangendo, dentre outros, a frota de ônibus e componentes do Sistema de Controle Operacional (SCO).

4.1.1 Visando a redução de custos financeiros dos investimentos em aquisição de frota, foi criada uma linha de financiamento opcional à Concessionária, por meio da Lei n.º xx /2022. *[PL em tramitação]*

4.2 Somam-se aos investimentos de responsabilidade exclusiva de cada Concessionária, parcela do investimento referente à aquisição e à instalação dos componentes do Sistema de Bilhetagem Digital (SBD) e da Câmara de Compensação Tarifária (CCT), a ser realizado de forma rateada e proporcional entre as Concessionárias por meio da SPE, cuja estimativa de valor é estabelecida no Edital de Licitação como parte integrante do fluxo de caixa das Concessionárias.

4.3 O rateio do investimento relativo à SPE observará igual proporção para ambos os lotes, podendo ser alterado ao longo da vigência da Concessão.

4.4 Além dos investimentos iniciais, necessários e suficientes ao início da operação dos serviços conforme descrito neste Edital, caberá à Concessionária realizar individualmente e/ou por meio da SPE, conforme o caso e se necessário, outros investimentos durante a execução do Contrato, mediante aprovação prévia do Poder Concedente, conforme especificado no “Anexo B.III – Bens Vinculados ao SIT/RMB” deste Edital.

## 5 CUSTOS

5.1 Constituem custos, sob responsabilidade de cada Concessionária, aqueles descritos como tal no “Anexo A.III – Relatório de Modelagem Econômico-financeira da Concessão” deste Edital, abrangendo todos aqueles relativos a linhas do Serviço Troncal e Alimentador e a componentes do SCO.

5.2 Somam-se aos custos de responsabilidade exclusiva de cada Concessionária, parcela do custo referente à operação e à manutenção do SBD e da CCT a ser realizado de forma rateada e proporcional entre as Concessionárias por meio da SPE, cuja estimativa de valor é estabelecida no Edital de Licitação como parte integrante do fluxo de caixa das Concessionárias.

5.3 O rateio do custo relativo à SPE observará igual proporção para ambos os lotes, podendo ser alterado ao longo da vigência da Concessão.

## 6 RECEITAS TARIFÁRIAS

6.1 Constituem Receitas Tarifárias aquelas resultantes da arrecadação da Tarifa Pública, cujos critérios para fixação, reajuste e revisão estão disciplinados na Lei Estadual n.º 9.219/2021, constante do “Anexo F.III – Legislação Estadual Específica” deste Edital.

6.2 Todas as Receitas Tarifárias serão arrecadadas pela SPE, através do SBD e submetidas ao processamento da CCT, conforme as regras estabelecidas no Regimento Interno da CCT, para efeito de consolidações, compensações e repasses.

6.2.1 Excetuam-se de arrecadação pela SPE, aquelas receitas em espécie, auferidas diretamente pelas Concessionárias no interior dos ônibus de linhas do SIT/RMB, que permanecerão em domínio da Concessionária a título de pagamento antecipado, preservada a

---

sua obrigatória submissão ao processamento da CCT.

6.2.2 A Receita Tarifária oriunda dos passageiros pagantes de tarifa integral ou com desconto previsto em lei, os quais tenham acessado ao SIT/RMB por meio de catraca das Estações de Passageiros da Rodovia BR-316 e da Avenida Almirante Barroso (no trecho compreendido entre o Terminal de Integração Ananindeua e a Estação de Passageiros São Braz), será arrecadada pela SPE e, por meio da CCT, rateada entre as Concessionárias na proporção da frequência de viagens das respectivas linhas que usam esses pontos de acesso.

6.3 O valor da Tarifa Pública, instituído por ato do Poder Concedente, é único às linhas do SIT/RMB, e, em caso de integração física entre viagens consecutivas, nas áreas de embarque dos terminais de integração e das estações de passageiros desse Sistema, o usuário pagará a Tarifa Pública (integral ou com desconto tarifário previsto em lei, conforme o caso) na primeira viagem, sem cobrança de tarifa adicional na(s) viagem(ns) seguinte(s).

6.3.1 Excetuam-se do pagamento de Tarifa Pública aqueles usuários beneficiários de isenção tarifária prevista em Lei.

6.4 Caso a Tarifa Pública obtida em processo de fixação, revisão ou reajuste apresente valores fracionados, poderá ter arredondamento estatístico para cima, considerando intervalos de 05 (cinco) centavos.

6.5 Eventual *superavit* de receita da Tarifa Pública, decorrente desse arredondamento, deve constituir conta específica aberta junto à CCT e poderá ser revertido à modicidade da tarifa pública no âmbito do SIT/RMB.

6.6 Na hipótese de *deficit* de receita da Tarifa Pública, comprovado em revisão ordinária ou extraordinária, o valor arrecadado poderá ser complementado com receitas acessórias, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo Poder Concedente, conforme disposto no artigo 9.º, § 5.º, da Lei Federal n.º 12.587/2012.

## **7 RECEITAS ACESSÓRIAS**

7.1 Segundo o artigo 11 da Lei Federal n.º 8.987/1995, “no atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o Poder Concedente prever, em favor da Concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no artigo 17 desta Lei. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato”.

7.2 Constituem Receitas Acessórias ou Extratarifárias, aquelas previamente autorizadas pelo Poder Concedente, conforme regulamentação a ser expedida pelo Poder Concedente, podendo ser auferidas, conforme a natureza da Receita Acessória, por cada Concessionária ou pela SPE.

7.3 As Receitas Acessórias auferidas pela Concessionária são as seguintes:

- I. Receitas oriundas da exploração comercial de locais no interior e exterior dos ônibus da respectiva Concessionária;
- II. Rendimentos líquidos de aplicações financeiras; e
- III. Outras receitas autorizadas pelo Poder Concedente.

7.4 Por sua vez, as Receitas Acessórias auferidas pela SPE são as seguintes:

I. Serviços de microcrédito associados à exploração da bilhetagem digital (*fintechs*);

II. Rendimentos líquidos de arrecadação da Receita Acessória da SPE; e

III. Outras receitas autorizadas pelo Poder Concedente.

7.5 A Concessionária deverá contabilizar separadamente o montante recebido a título de Receitas Acessórias, encaminhando à SPE e ao Poder Concedente todas as informações necessárias ao acompanhamento da exploração das Receitas Acessórias, conforme regulamentação a ser expedida pelo Poder Concedente.

7.6 Nenhum contrato celebrado entre a Concessionária e particulares referentes à exploração de Receitas Acessórias poderá ultrapassar o prazo do Contrato, devendo a Concessionária adotar todas as medidas pertinentes para entrega, quando da extinção do Contrato, das áreas objeto de exploração livres e desobstruídas de quaisquer bens e direitos, inclusive sem nenhum valor residual, tributo, encargo, obrigação, gravame e sem quaisquer ônus ao Poder Concedente, ou cobrança de qualquer valor pela Concessionária, seus subcontratados ou terceiros.

7.7 Na hipótese de comprovado desequilíbrio econômico-financeiro de um ou mais Contratos de Concessão, observado o disposto no item 16 deste Anexo, as Receitas Acessórias, auferidas por cada Concessionária e pela SPE, serão aplicadas prioritariamente e de forma proporcional à necessidade do respectivo fluxo de caixa, em conformidade com regulamentação específica a ser expedida pelo Poder Concedente.

## **8 TRIBUTOS**

8.1 Constituem tributos referentes às Receitas Tarifárias, incluídos no cálculo da Tarifa de Remuneração, os seguintes:

I. Tributos sobre a Receita:

- a) Contribuição à Previdência Social; e
- b) Taxa de Regulação e Fiscalização (TRF) dos serviços concedidos, criada por meio da Lei Estadual n.º 9.049/ 2020.

II. Tributos sobre o lucro:

- a) Imposto de Renda (IRPJ); e
- b) Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL).

## **9 FIXAÇÃO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO**

9.1 Em consonância com o artigo 9.º da Lei Federal n.º 12.587/2012, a Tarifa de Remuneração, devida a cada Concessionária pelos serviços prestados, é diferenciada da Tarifa Pública a ser cobrada dos usuários.

9.2 Segundo o artigo 21 da Lei Estadual n.º 9.056/2020, a Tarifa de Remuneração de cada Concessionária será fixada pelo preço da respectiva Proposta Comercial vencedora da Licitação.

## **10 REAJUSTE E REVISÃO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO**

10.1 O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será preservado pela aplicação dos mecanismos de Reajuste e Revisão Ordinária ou Extraordinária, previstos em lei e, complementarmente, no Edital, seus Anexos e Resoluções do Poder Concedente.

10.2 A Tarifa de Remuneração fixada será objeto de reajuste em até 45 (quarenta e cinco) dias antes do início da Operação Experimental, aplicando-se o seguinte método de cálculo,

considerando o período entre a Data Base e a data desse reajuste.

$$Ra = Rf \times \left(1 + \left(\frac{INPC_i - INPC_o}{INPC_o}\right)\right)$$

Onde:

$R_a$  = Valor de Tarifa de Remuneração reajustada.

$R_f$  = Valor de Tarifa de Remuneração da proposta vencedora.

$INPC_i$  = Valor percentual do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) acumulado, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mais recente disponível à data de atualização.

$INPC_o$  = Valor percentual do INPC acumulado, calculado pelo IBGE, relativo à Data Base.

10.3 Os Reajustes da Tarifa de Remuneração adotarão o seguinte método de cálculo:

$$Rc = Ro \times \left(1 + 0,28 \times \left(\frac{OD_i - OD_o}{OD_o}\right) + 0,72 \times \left(\frac{INPC_i - INPC_o}{INPC_o}\right)\right)$$

Onde:

$R_c$  = Valor de Tarifa de Remuneração reajustado.

$R_o$  = Valor de Tarifa de Remuneração vigente.

$OD_i$  = Valor do preço médio do óleo diesel praticado nos municípios integrantes do SIT/RMB, obtido na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), relativo ao mês anterior à data de reajuste.

$OD_o$  = Valor do preço médio do óleo diesel praticado nos municípios integrantes do SIT/RMB, obtido na ANP, relativo ao mês anterior à última revisão ou reajuste.

$INPC_i$  = Valor percentual do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) acumulado, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mais recente disponível à data de atualização.

$INPC_o$  = Valor percentual do INPC acumulado, calculado pelo IBGE, relativo ao mês anterior à última revisão ou reajuste.

10.4 Os procedimentos de reajuste e revisão da Tarifa de Remuneração deverão observar os critérios abaixo, estabelecidos no artigo 22 da Lei Estadual n.º 9.056/ 2020:

- I. Remuneração do capital empregado para a prestação do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- II. Manutenção do bom nível do serviço delegado e a possibilidade de sua melhoria;
- III. Coleta de dados e a prestação de informações pelas empresas delegatárias, por meio de procedimentos uniformes;
- IV. Modicidade e a adequação da tarifa;
- V. Mecanismos de controle que garantam a confiabilidade das informações; e
- VI. Outros princípios e critérios básicos adotados para aprimoramento do modelo tarifário.

10.5 O reajuste e a revisão ordinária da Tarifa de Remuneração deverão ocorrer conforme cronograma estabelecido no Quadro 1:

QUADRO 1 - Cronograma de Reajuste e Revisão da  
Tarifa de Remuneração – Lotes de Serviços 1 e 2

Período Inicial	Ano								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Reajuste (1)	Revisão Ordinária (2)	Reajuste (3)	Reajuste (3)	Revisão Ordinária (3)	Reajuste (3)	Reajuste (3)	Revisão Ordinária (3)	Reajuste (3)	Reajuste (3)

(1) Reajuste, referente ao “Período Inicial”, a ocorrer em até 30 (trinta) dias antes do início da Operação Experimental.

(2) Revisão Ordinária, referente ao “Ano 1”, a ocorrer em até 395 (trezentos e noventa e cinco) dias, a contar da data do início da Operação Experimental.

(3) Reajuste ou Revisão Ordinária, referente ao “Ano 2” ao “Ano 9”, a ocorrer em até 395 (trezentos e noventa e cinco) dias, a contar do evento de Reajuste ou de Revisão que houver ocorrido por último.

10.6 O valor da Tarifa de Remuneração poderá ser revisto extraordinariamente pelo Poder Concedente quando comprovado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, observadas as normas legais, regulamentares e contratuais aplicáveis.

10.7 A referida Revisão Extraordinária ocorrerá por iniciativa do Poder Concedente ou por demanda devidamente fundamentada da Concessionária, podendo implicar em aumento ou redução do valor da Tarifa de Remuneração.

## 11 ALOCAÇÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO

11.1 Constituem riscos alocados exclusivamente às Concessionárias, isoladas ou associadas em SPE (conforme o caso), riscos exclusivos do Poder Concedente e riscos compartilhados entre e o Poder Concedente e as Concessionárias, aqueles relacionados, respectivamente, nos seguintes itens 12 a 14 deste Anexo.

## 12 RISCOS EXCLUSIVOS DA CONCESSIONÁRIA

12.1 A Concessionária assume integral responsabilidade pelos riscos inerentes à operação e à execução dos serviços previstos no objeto do Contrato, excetuados unicamente aqueles em que o contrário resulte expressamente em Contrato.

12.2 É de integral responsabilidade da Concessionária o conhecimento dos riscos por ela assumidos, na execução de suas atribuições no âmbito do Contrato, devendo adotar as soluções, processos e técnicas que julgar mais adequados e eficientes para mitigar os riscos assumidos, responsabilizando-se pelas consequências decorrentes.

12.3 A relação de riscos expressamente alocados à Concessionária, neste item 12, não é exaustiva, de forma que todo e qualquer risco que não tenha sido expressamente alocado ao Poder Concedente, no item 13 ou nas demais disposições contratuais que apontem inequivocamente neste sentido, serão tratados como risco assumido pela Concessionária, isolada ou associada em SPE, no âmbito do Contrato, não dando ensejo, caso materializados, à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária.

12.4 Adicionalmente às demais disposições do Contrato em que previstos riscos ou obrigações da Concessionária, e observada a regra estabelecida no item 12.3 deste Anexo, os riscos assumidos pela Concessionária, isolada ou associada em SPE, no âmbito do Contrato, incluem:

I. Variações da quantidade de passageiros transportados no período de Operação Experimental, referente ao conjunto de linhas objeto de Concessão, em qualquer projeção realizada pelo Poder Concedente e/ou pela Concessionária;



- 
- II. Variações de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção, de investimentos, de despesas com pessoal, ou qualquer outro custo incorrido pela Concessionária na execução dos serviços objeto da Concessão, ao longo do tempo ou em qualquer projeção realizada pela Concessionária;
- III. Redução do valor total auferido a título de Tarifa de Remuneração em razão da evasão de receita do sistema;
- IV. Uso dos serviços por usuários que, mediante meio ardiloso ou fraudulento, se apresentem indevidamente como beneficiários de desconto ou isenção tarifária;
- V. Erro na estimativa de custos e/ou gastos, falhas na prestação dos serviços, defeitos nas obras realizadas ou equipamentos adquiridos e/ou mantidos pela Concessionária, bem como erros ou falhas causados pelos terceirizados ou subcontratados pela Concessionária;
- VI. Todos os custos e riscos inerentes à execução do objeto da Concessão com a qualidade exigida para o serviço público, para o atendimento das normas técnicas e regras previstas em lei ou Contrato;
- VII. Roubo, furtos, destruição, perdas ou avarias nos Bens Integrantes da Concessão ou em seus próprios bens, cuja materialização não tenha sido provocada por ato ou fato imputável ao Poder Concedente;
- VIII. Danos, intencionais ou não, nos Bens Integrantes da Concessão, decorrentes de vandalismo, depredação, furtos, pichações, ou outros praticados pelos usuários ou por terceiros, que não se enquadrem nos riscos atribuídos ao Poder Concedente no item 13.1,V, deste Anexo;
- IX. Segurança e saúde dos trabalhadores que estejam subordinados à Concessionária, seus subcontratados ou terceirizados;
- X. Cumprimento da legislação aplicável e vigente no Brasil, especialmente a legislação trabalhista, previdenciária e tributária;
- XI. Greves e dissídios coletivos de funcionários da Concessionária, seus fornecedores, subcontratados ou terceirizados;
- XII. Problemas, atrasos ou inconsistências no fornecimento de insumos necessários à prestação dos serviços;
- XIII. Aumento do custo de capital, variação nas taxas de câmbio, alteração de taxas de juros praticados no mercado;
- XIV. Tecnologia ou técnica empregada na prestação dos serviços;
- XV. Adequação à regulação vigente exercida pelo Poder Concedente ou por qualquer outro ente que exerça regulação sobre as atividades objeto do Contrato, ressalvados os impactos decorrentes de alteração do marco regulatório;
- XVI. Prejuízos causados a terceiros pela Concessionária, seus empregados, prestadores de serviço, fornecedores, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica vinculada à Concessionária, no exercício das atividades abrangidas no Contrato;
- XVII. Capacidade financeira e/ou de captação de recursos pela Concessionária, assim como os custos de empréstimos e financiamentos obtidos pela Concessionária para arcar com as obrigações decorrentes do Contrato;
- XVIII. Atendimento às decisões judiciais relacionadas à prestação dos serviços, quando

---

decorrerem de atos comissivos ou omissivos da Concessionária;

XIX. Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia, omissão ou das próprias atividades da Concessionária no cumprimento do objeto do Contrato;

XX. Quaisquer ocorrências decorrentes de problemas de interface com a SPE pela prestação dos serviços relativos ao Sistema de Bilhetagem Digital (SBD), bem como quaisquer prejuízos decorrentes do SBD, tais como perda ou atrasos de viagens, impossibilidade de circulação de ônibus, queda no sistema e necessidade de atualização; e

XXI. Quaisquer gastos decorrentes de sua participação no custeio da SPE, observada a distribuição de riscos prevista no Contrato.

### **13 RISCOS EXCLUSIVOS DO PODER CONCEDENTE**

13.1 Constituem riscos exclusivos do Poder Concedente:

I. Alterações na política tarifária aplicada aos usuários;

II. Decisões judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem a Concessionária de prestar os serviços objeto do Contrato, ou que interrompam ou suspendam o recebimento ou o pagamento da Tarifa de Remuneração, seu reajuste ou revisão, exceto nos casos em que a Concessionária tiver dado causa à decisão;

III. Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente na realização das atividades e obrigações a ele atribuídas no Contrato;

IV. Alterações na legislação ou na regulação que alterem o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato e que tragam efetivos prejuízos para a Concessionária, desde que não esteja relacionada com risco já assumido pela Concessionária no âmbito do Contrato; e

V. Ocorrência de atos coletivos de vandalismo ou depredação de ônibus componentes da frota da Concessionária e utilizados para a prestação dos serviços objeto desta Concessão, quando tais atos ocorrerem em via pública, no âmbito de manifestações ou outras situações de atuação coletiva, e durante a utilização do ônibus para a prestação do serviço. Excetuam-se desses riscos os atos de vandalismo ou depredação que:

a) Ocorrerem em locais que não se qualifiquem como via pública, inclusive no período de manutenção ou recolhimento dos ônibus em Garagem utilizada pela Concessionária;

b) Ocorrerem em situação na qual o ônibus depredado ou vandalizado não se encontrava em plena prestação do serviço; e

c) Pudessem ter sido evitados ou minorados por ato da Concessionária, de seus empregados ou prepostos, mediante esforço razoavelmente exigível, assim entendido aquele no qual a atuação da Concessionária para evitar ou minorar o evento fosse possível sem colocar em risco a segurança de seus empregados, prepostos, usuários ou terceiros.

### **14 RISCOS COMPARTILHADOS**

14.1 Constituem riscos compartilhados entre o Poder Concedente e a Concessionária:

I. As variações da quantidade de passageiros transportados referente ao conjunto de linhas objeto de Concessão, em qualquer projeção realizada pelo Poder Concedente ou pela Concessionária, excetuando as variações previstas no item 12.4, I, relativas ao período de Operação Experimental:

a) Em caso de o Passageiro Equivalente aferido ser inferior àquele estimado no fluxo de caixa, em variação que acarrete *deficit* da Concessão, comprovado em processo de revisão ordinária ou extraordinária, o Poder Concedente poderá adotar uma ou mais das medidas abaixo:

- (i) Ajuste da programação operacional dos serviços;
- (ii) Reajuste tarifário;
- (iii) Uso das Receitas Acessórias atribuídas às Concessionárias e/ou à SPE; e
- (iv) Subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte e outras fontes, conforme disposto no artigo 9.º, § 5.º, da Lei Federal n.º 12.587/2012, instituídos pelo Poder Concedente.

b) Em caso de o Passageiro Equivalente aferido ser superior àquele estimado no fluxo de caixa, em variação que acarrete *superavit* da Concessão, comprovado em processo de revisão ordinária, o Poder Concedente poderá destinar o excedente de arrecadação a um ou mais dos seguintes usos relativos ao SIT/RMB:

- (i) Redução da Tarifa Pública;
- (ii) Investimento em infraestrutura e/ou equipamentos;
- (iii) Realização de campanha educativa; e
- (iv) Parcela do excedente como incentivo à Concessionária, condicionado ao seu bom desempenho aferido em conformidade com regulamentação específica expedida pelo Poder Concedente.

## **15 EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO**

15.1 Sempre que forem atendidas as condições do Contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

15.1.1 A análise da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pressupõe a verificação das condições econômicas globais do Contrato, mas restringe-se à neutralização dos efeitos financeiros dos eventos causadores de desequilíbrio contratual, conforme disciplinado neste item 15.

15.1.2 Considera-se caracterizado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando qualquer das Partes sofrer os efeitos financeiros, positivos ou negativos, do evento cujo risco não tenha sido a ela alocado.

15.1.3 Nenhuma Parte fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no Contrato venham a se materializar.

15.1.4 Considera-se caracterizado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, igualmente, nas hipóteses em que a Concessionária sofrer efeitos financeiros positivos de descumprimento, ou atraso no cumprimento, de obrigação prevista no Contrato ou na lei, hipótese na qual, para além da aplicação das penalizações e demais medidas previstas no Contrato, deverá ser realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato no montante necessário para neutralizar os efeitos financeiros positivos à Concessionária decorrentes do descumprimento da obrigação, ou do atraso em seu cumprimento.

15.1.5 Sem prejuízo do disposto no item 15.1, somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nas hipóteses abaixo descritas, quando dos eventos a

seguir elencados resultar efetivo impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o qual deverá ser demonstrado pela Parte pleiteante, que deverá comprovar a exata medida do desequilíbrio:

15.1.5.1 Modificação unilateral, imposta pelo Poder Concedente, das condições de execução do Contrato, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se efetiva alteração substancial dos custos ou da receita/remuneração, para mais ou para menos.

15.1.5.2 Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do Contrato, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à Concessionária no Contrato.

15.1.5.3 Solicitação, pelo Poder Concedente, de emprego de nova tecnologia ou técnica nos serviços prestados pela Concessionária, ou nos bens utilizados para a prestação dos serviços, quando não decorrer de obrigações contratuais da Concessionária para garantir a continuidade e a atualidade do serviço concedido.

15.1.5.4 Redução de custos e encargos setoriais, gerados por fatores externos à Concessionária.

15.1.5.5 Materialização de qualquer um dos riscos descritos no Contrato, desde que o risco não tenha sido alocado à Parte pleiteante, devendo ser demonstrado o efetivo impacto econômico-financeiro e a exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do evento.

15.1.5.6 Não caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária:

I. Se ficar caracterizado, mediante relatório fundamentado pelo Poder Concedente, que os eventos motivadores do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro tenham sido, direta ou indiretamente, causados pela negligência, inépcia ou omissão da Concessionária, ou ainda que, ou por qualquer forma, a Concessionária, tenha concorrido, direta ou indiretamente, para o evento causador do desequilíbrio.

II. Se a materialização dos eventos motivadores do pedido por parte da Concessionária não ensejarem efetivo impacto nas condições do Contrato e não acarretarem efetivo desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato, que possa ser demonstrado em sua exata medida.

III. Se ficar caracterizado que os impactos dos eventos motivadores do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderiam ter sido mitigados ou minorados por medidas ao alcance da Concessionária, ou mediante esforço razoavelmente exigível da Concessionária, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será calculada levando em consideração apenas o valor do desequilíbrio que persistiria, mesmo na hipótese de atuação diligente da Concessionária.

15.1.5.7 Caso fique apurado que mais de uma Parte tenha concorrido direta ou indiretamente para a ocorrência do evento, pela negligência, inépcia ou omissão de ambas as Partes, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá considerar apenas o valor do prejuízo a que a parte prejudicada não tenha causado.

## **16 PROCEDIMENTO DO PEDIDO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO**

16.1 O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser iniciado por requerimento da Concessionária ou por determinação do Poder Concedente, observado o procedimento constante deste item 16.

16.1.1 Somente serão admitidos os pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro relativos a eventos ocorridos após a última Revisão Ordinária do Contrato.

16.1.2 Quando o pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro for iniciado por requerimento da Concessionária, o pedido deverá ser devidamente fundamentado, e estar acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, inclusive quanto à:

I. Identificação precisa do evento de desequilíbrio, acompanhado, quando pertinente, de evidência da responsabilidade do Poder Concedente;

II. Projeção de fluxo de caixa marginal decorrente do evento de desequilíbrio, considerando:

a) Os fluxos marginais, positivos ou negativos, calculados com base na diferença entre as situações com e sem evento; e

b) Os fluxos marginais necessários à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

III. Comprovação dos gastos, diretos e indiretos, efetivamente incorridos pela Concessionária, decorrentes do evento que deu origem ao pleito, acompanhado de sumário explicativo contendo o regime contábil e tributário aplicável às receitas ou custos supostamente desequilibrados;

IV. Comprovação dos acréscimos de receitas ou redução de despesas no fluxo de caixa da Concessionária, estimados ou efetivamente ocorridos, decorrentes do evento de desequilíbrio, incluindo, mas não se limitando, receitas tarifárias, receitas acessórias, redução de custos operacionais, readequação de investimentos previstos, redução de custos com garantias ou seguros, dentre outros; e

V. Em caso de avaliação de eventuais desequilíbrios futuros, demonstração circunstanciada dos pressupostos e parâmetros utilizados para as estimativas dos impactos do evento gerador do desequilíbrio sobre o fluxo de caixa da Concessionária.

16.1.3 Os seguintes procedimentos deverão ser observados para os cálculos que levarão à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

I. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma que sejam preservados os parâmetros de rentabilidade projetados da Concessão;

II. Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, deverão ser utilizadas as melhores informações disponíveis, para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas, bem como eventuais receitas e outros ganhos, resultantes do evento de desequilíbrio, por meio das melhores referências de preço do setor público e/ou do setor privado disponíveis no momento do pleito, bem como de dados reais que ocasionem impacto sobre a Concessão, a exemplo da demanda de usuários e custos efetivos de insumos, bem como outros elementos passíveis de obtenção, e, na indisponibilidade de informações mais atuais e a critério do Poder Concedente, das projeções realizadas por ocasião da Licitação. O Poder Concedente, nesse contexto, poderá solicitar que a Concessionária demonstre que os valores necessários para realização de novos investimentos serão calculados com base em valores de mercado; e

III. O valor do desequilíbrio poderá ser calculado antes ou depois do efetivo impacto, no fluxo financeiro da Concessionária, do evento que o ensejou, sendo, para tanto, calculado o valor presente dos fluxos de desequilíbrios, na data da avaliação.

16.1.4 Na avaliação do pleito iniciado por requerimento da Concessionária, o Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, solicitar laudos técnicos e/ou econômicos específicos, elaborados por entidades independentes.

16.1.5 A critério do Poder Concedente poderá ser realizada, por intermédio de entidade independente, especializada e com capacidade técnica publicamente reconhecida, auditoria para constatação da situação que ensejou o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

16.1.6 O Poder Concedente, ou quem por ele indicado, terá livre acesso a informações, bens e instalações da Concessionária ou de terceiros por ela contratados para aferir o quanto alegado no procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

16.1.7 Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido de reequilíbrio correrão por conta das Partes, em proporções iguais, em caso de procedência ao final.

16.1.8 A eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a pedido da Concessionária deverá necessariamente considerar em favor do Poder Concedente, os ganhos econômicos extraordinários que decorram diretamente da redução de encargos setoriais gerados por fatores externos à Concessionária.

16.1.9 Recebida a notificação sobre o evento de desequilíbrio, o Poder Concedente terá 60 (sessenta) dias para apresentar resposta ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, podendo esse prazo ser prorrogado em caso de necessidade de contratação de auditoria externa. A superação desse prazo não implicará em aceitação tácita ou concordância com o pleito.

16.1.10 Existindo discordância quanto às decisões adotadas pelo Poder Concedente ao final do procedimento previsto neste item 16 poderão ser adotados os mecanismos de solução de controvérsias previstos em Contrato.

## **17 REGRAS GERAIS AO FUNCIONAMENTO DA CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA DO SIT/RMB**

17.1 A CCT, cuja instalação, operação, manutenção ficará a cargo de uma SPE, tem as seguintes atribuições:

- I. A arrecadação integral, o controle, a aferição e o gerenciamento de todas as receitas tarifárias recebidas no SIT/RMB, seja por meio de crédito digital ou em espécie;
- II. O controle da quantidade de passageiros transportados e estratificados, por meio do SBD;
- III. A distribuição dos valores assim arrecadados aos Lotes de Serviços 1 e 2; e
- IV. Outras atribuições propostas pela SPE e autorizadas pelo Poder Concedente.

17.2 Antecipadamente à data de início da Operação Experimental, as Concessionárias, por meio da SPE, deverão submeter à apreciação e à aprovação do Poder Concedente, conforme cronograma constante do “Anexo GIII – Cronograma Físico Pré-operacional” deste Edital, o Regimento Interno da CCT disciplinando o desempenho das atribuições da CCT, incluindo, dentre outros, os mecanismos de controle e gerenciamento de suas contas.

17.3 Dentre as regras gerais ao funcionamento da CCT, as quais devem ser consideradas no Regimento Interno dessa Câmara, destacam-se as seguintes:

- I. A totalidade dos valores arrecadados no Sistema de Bilhetagem Digital do SIT/RMB, a partir da cobrança da Tarifa Pública dos usuários dos serviços operados pelas Concessionárias, será destinada às Contas de Arrecadação do SIT/RMB.
- II. Segundo o artigo 24 da Lei Estadual n.º 9.056/2020, as Concessionárias serão remuneradas pelas seguintes receitas, as quais serão objeto de distribuição ou redistribuição no âmbito da

CCT:

- a) Valor de remuneração rateado pela CCT, em conformidade com as respectivas tarifas de remuneração; e
- b) Valores decorrentes das receitas acessórias de acordo com normativo específico a ser expedido pelo Poder Concedente.

I. A contar da data de início da Operação Experimental, a CTT deverá efetuar o balanço dos créditos e débitos devidos, no período de tempo a ser estabelecido no seu Regimento Interno, abrangendo, dentre outros, os cálculos dos seguintes valores, conforme o caso, em contas específicas do Poder Concedente e das Concessionárias:

- a) Valores referentes a Receitas Tarifárias;
- b) Valores referentes a Receitas Acessórias;
- c) Valores referentes a investimentos e custos realizados pela SPE, no âmbito do Contrato; e
- d) Valores referentes a descontos incidentes no pagamento das Concessionárias, mencionados no item 18.3 deste Anexo.

## 18 REGRAS GERAIS AO PAGAMENTO DAS CONCESSIONÁRIAS

18.1 Por meio da CCT, o pagamento da Concessionária será efetuado mediante crédito em conta corrente indicada pela Concessionária, segundo os procedimentos estabelecidos no Regimento interno dessa CCT e observadas as regras gerais deste Anexo.

18.2 O pagamento à Concessionária será devido a contar da Data de início da Operação Experimental prevista em cronograma constante do “Anexo GIII – Cronograma Físico Pré-operacional” deste Edital, por meio da fórmula básica abaixo:

$$V_R = [(T_R \times P_{eq}) + R_{TR}] - R_{TC}$$

Onde:

$V_R$  = Valor da Remuneração devida à Concessionária do Lote “n” em um período de tempo “t”;

$T_R$  = Tarifa de Remuneração do Lote “n”;

$P_{eq}$  = Passageiro Equivalente Transportado pelo Lote “n” em um período de tempo “t”;

Entende-se por Passageiro Equivalente ( $P_{eq}$ ) a quantidade total de passageiros pagantes de Tarifa Pública integral, acrescida da metade da quantidade passageiros pagantes de Tarifa Pública com desconto de 50% (cinquenta por cento), registrada no Sistema de Bilhetagem Digital (SBD) como pagante e transportada em um dado período de tempo nos serviços de transporte público do Lote “n”.

$R_{TR}$  = Receita Tarifária rateada entre as Concessionárias, oriunda de passageiros transportados em linhas das Concessionárias em um período de tempo “t”, conforme item 6.2.2 deste Anexo.

$R_{TC}$  = Receita Tarifária antecipada arrecadada pela Concessionária do Lote “n”, oriunda de passageiros transportados em linhas da Concessionária em um período de tempo “t”, conforme item 6.2.1 deste Anexo.

18.3 No valor da remuneração da Concessionária incidirá o recolhimento mensal, em duodécimos, da Taxa de Regulação e Fiscalização (TRF); e, quando e se couber, os seguintes descontos:

I. Recolhimento pecuniário decorrente da aplicação de multa à Concessionária, exclusivamente após o trânsito em julgado, no âmbito administrativo, conforme previsão em regulação específica e em contrato;

II. Descontos decorrentes da inobservância das obrigações contratuais, cumpridas as diligências e revisões necessárias, segundo previsão contida no respectivo ajuste;

---

III. Recolhimento de eventual *superavit* de receita da Tarifa Pública, decorrente do arredondamento da Tarifa Pública previsto artigo 6.º da Lei Estadual n.º 9.219/2021; e

IV. Outros que vierem a ser estabelecidos em regulação específica.

Consulta Pública