



ANEXO VII – F

REGRAS DE REAJUSTE E REVISÃO TARIFÁRIA

REF. Edital de Concorrência nº. 00/0000

OBJETO: Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo

MUNICIPIO: Santa Maria – Rio Grande do Sul

1. Introdução

A Lei 8.987/95, conhecida como a Lei das Concessões, estabelece as diretrizes para a prestação de serviços públicos por meio de concessões no Brasil. No contexto específico de serviços públicos concedidos, como os de infraestrutura, transporte e energia, a legislação prevê mecanismos importantes para garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, entre os quais se destacam as regras de reajustes e revisão tarifária.

As regras de reajuste tarifário têm o propósito de atualizar os valores das tarifas cobradas pelos serviços concedidos, levando em consideração fatores como a inflação, variação de custos operacionais e investimentos realizados. Esses reajustes visam assegurar a sustentabilidade econômica das concessionárias, permitindo a manutenção da qualidade e eficiência na prestação dos serviços.

Por sua vez, a revisão tarifária é um processo mais abrangente e ocorre em intervalos determinados, geralmente a cada cinco anos, com o objetivo de reavaliar e ajustar os parâmetros econômico-financeiros do contrato de concessão. Esse procedimento envolve uma análise mais detalhada dos custos, receitas, investimentos e demais elementos que impactam a equação financeira da concessão.

Tais mecanismos, previstos na Lei 8.987/95, são fundamentais para equilibrar os interesses das concessionárias, que necessitam de condições financeiras estáveis para operar e investir, e dos usuários, que buscam tarifas justas e serviços de qualidade.

2. Reajuste Tarifário

- 2.1.** O processo de reajuste ocorre anualmente, aplicado sempre no primeiro dia do mês subsequente ao aniversário (12 meses) da concessão (início da operação), e será calculado de acordo com a fórmula prevista nesta metodologia.



- 2.2.** Os valores dos insumos constantes no Edital e planilha de fluxo de caixa, e válidos para reajuste, sendo o primeiro reajuste a ser aplicado, após 12 meses do início da operação.
- 2.3.** Compete à Concessionária, observadas as regras previstas neste Anexo, promover o cálculo do reajuste do valor da tarifa a ser implementada, devendo submeter ao Poder Concedente ou Agência Reguladora, caso existente, para verificação de sua correção e aplicação.
- 2.4.** Deverá a Concessionária, concomitantemente ao encaminhamento dos cálculos ao Poder Concedente ou à Agência Reguladora (se existente), dar ampla divulgação para a sociedade da nova tarifa reajustada, devendo as tarifas ser tornadas públicas com a antecedência mínima legalmente prevista.
- 2.5.** O Poder Concedente ou Agência Reguladora, caso existente, deverá se manifestar a respeito da exatidão da nova tarifa de corrente do reajuste tarifário no prazo de 10 (dez) dias úteis contados da apresentação do cálculo pela Concessionária e, se correto, homologar o reajuste.
- 2.6.** Não havendo a homologação dos cálculos apresentados pela Concessionária, compete ao Poder Concedente ou à Agência Reguladora, caso existente, definir o valor da nova tarifa (reajustada), observando-se o prazo legalmente previsto entre a divulgação a sociedade e a sua respectiva aplicação.
- 2.7.** A Revisão Tarifária, detalhada em capítulo específico deste Anexo, ocorrerá a cada 3 (três) anos, sendo que em ano de revisão tarifária não haverá reajuste.
- 2.8.** O processo de reajuste tarifário é mais simplificado do que o processo de Revisão Tarifária, sendo necessário no reajuste apenas a aplicação da seguinte fórmula paramétrica:

$$TDP = \frac{TDA \times \left\{ 1 + \left[\left(\frac{PCP - PCA}{PCA} \right) \times 30,60\% \right] + \left[\left(\frac{SMP - SMA}{SMA} \right) \times 53,38\% \right] + \left[\left(\frac{IPPP - IPPA}{IPPA} \right) \times 16,03\% \right] \right\}}{\left[1 + \left(\frac{IPKeP - IPKeA}{IPKeA} \right) \right]}$$

Onde:

TDP = Tarifa na Data Posterior (resultado do reajuste)

TDA = Tarifa na Data Anterior (tarifa vigente até o reajuste)

PCA = Preço do Combustível na data Anterior (Fonte: ANP Santa Maria / Diesel S10 Média do Grande Distribuidor)

PCP = Preço do Combustível na data Posterior (Fonte: ANP Santa Maria / Diesel S10 Média do Grande Distribuidor)

SMA = salário do motorista anterior (convenção coletiva) na data Anterior

SMP = salário do motorista posterior (convenção coletiva)



IPPA=Índice de Preços ao Produtor - Indústrias Extrativas e de Transformação, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (coluna 29 – C – Industria de transformação) – FABRICAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, REBOQUES E CARROCERIAS, na data anterior

IPPP=Índice de Preços ao Produtor - Indústrias Extrativas e de Transformação, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (coluna 29 – C – Industria de transformação) – FABRICAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, REBOQUES E CARROCERIAS, na data Posterior

IPKeA = Índice de Passageiro por quilômetro equivalente Anterior (efetivamente apurado nos 12 meses anteriores ao reajuste anterior – ou seja do mês “-24” ao mês “-13”, sendo o mês do reajuste considerado o mês “zero”), sendo que no caso do 1º reajuste refere-se ao IPK “teórico” do 1º ano de operação

IPKeP = Índice de Passageiro por quilômetro equivalente Posterior (efetivamente apurado nos 12 meses anteriores ao reajuste atual – ou seja do mês “-12” ao mês “-1”, sendo o mês do reajuste considerado o mês “zero”)

2.9. Os reajustes tarifários da nova concessão serão realizados 12 meses após o início da operação, sendo o dia primeiro de [mês], com base na tarifa ofertada pelo vencedor (referência primeiro de [mês]).

2.9.1 O IPKe referencial e de partida para fins de ajustes tarifários é de: 1,630.

3. Revisão Tarifária Periódica ou Ordinária

3.1. A cada três anos haverá o processo de Revisão Tarifária Periódica (RTP). Nesta ocasião, serão considerados todos os valores unitários lançados pela Concessionária em sua Proposta Comercial, conforme Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, e que foram utilizados para cálculo da tarifa inicial. Cada valor unitário será atualizado por um índice específico, sendo de risco exclusivo da Concessionária a variação (positiva ou negativa) de preços além ou aquém dos valores unitários atualizados. São estas variáveis:

- a. O valor unitário dos ônibus (que serão reajustados pelo IPP-29), disponível em <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9282-indice-de-precos-ao-produtor-industrias-extrativas-e-de-transformacao.html>.
- b. O valor unitário de custo variável por km, por tipo de ônibus (atualizados pelos mesmos pesos e índices do reajuste tarifário) fórmula paramétrica;
- c. Os custos fixos anuais (atualizados pelo IPCA), a saber:



- i) Salários de pessoal administrativo (inclui diretoria);
 - ii) Custos administrativos diversos (telefone, água etc.);
 - iii) O&M Terminais e Estações de Embarque;
 - iv) O&M Garagens e Oficinas (não compreende custo de manutenção dos ônibus, apenas a O&M do imóvel e das instalações operacionais);
 - v) Aluguéis de móveis, e imóveis incluindo os administrativos; e
 - vi) Aluguéis de máquinas e equipamentos incluindo bilhetagem eletrônica e softwares diversos.
- d. Os investimentos (exceto quando locado, adotar o item c), necessários para cumprimento do Edital (atualizados pelo IPCA), a saber:
- i) Terrenos operacionais (garagens e oficinas);
 - ii) Adaptação de garagens e oficinas;
 - iii) Melhoria terminais;
 - iv) Bilhetagem Eletrônica;
 - v) Sistemas diversos.
- e. São “variáveis” revistas a cada revisão tarifária:
- i) A quantidade de ônibus efetivamente cadastrada na Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e utilizada no sistema no período de análise;
 - ii) A quantidade de km efetivamente percorrida (produtiva + ociosa), conforme sistema de monitoramento ou verificadas in loco pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana;
 - iii) A quantidade de passageiros efetivamente transportada;
 - iv) O faturamento verificado e aferido;
 - v) O valor pago de taxa de regulação, se houver;
 - vi) Os valores de receitas não tarifárias (publicidade) acima do teto;

3.2. Esta metodologia tem por objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, garantindo que, ao longo do período de vigência do contrato, os valores absolutos que levaram o concessionário a sagrar-se ganhador da concorrência sejam preservados, flexibilizando os quantitativos para que o usuário pague aquilo que efetivamente usa. Desta forma, se o Poder Concedente exigir um aumento na



quantidade de ônibus sem que exista um aumento de demanda associado, a tarifa seguirá uma trajetória de elevação; por outro lado, caso ocorra uma redução da frota (por supressão de linhas) ou um aumento na quantidade de passageiros, a tarifa tenderá a reduzir – lembrando-se que todos os investimentos deverão ser garantindo pela tarifa, assim garantindo ao investidor a cobertura total dos investimentos realizados.

- 3.3.** Fica estabelecido um valor residual de 20% para os ônibus das categorias “Midi”, “Básico” e “Padron”, que possuem idade máxima operacional de 8 (oito) anos, nos termos do presente Edital. Na medida em que os ônibus não são reversíveis, fica o Poder Concedente dispensado de indenizar, ao final do contrato, eventuais investimentos ainda não amortizados, posto que a titularidade do veículo é do operador, e não da concessão. Ademais, caso o operador consiga vender os veículos por valores superiores aos de referência residual, obterá um lucro que não será considerado em prol da modicidade tarifária. De forma análoga, caso venda por valores inferiores aos de referência, terá um prejuízo que não poderá ser compartilhado com o usuário do sistema.
- 3.4.** A eficiência máxima será dada no momento da concorrência, onde os licitantes poderão ofertar o menor preço possível para aquele determinado negócio, desde que as regras sejam estáveis e previsíveis desde a assinatura do contrato conforme matriz de riscos exposta no Edital.
- 3.5.** A exceção prevista na matriz de riscos refere-se a mudanças legais que eventualmente ocorram durante a vigência do contrato, como, por exemplo, a criação de leis que exijam um quadro mínimo de profissionais (superior ao previsto no início do contrato) ou a revogação de leis que estavam vigentes no momento da assinatura do contrato e que permitam a flexibilização do quadro. Neste caso, deve-se verificar qual a melhor forma de repassar para a tarifa variações positivas ou negativas, refletindo o efeito da legislação em vigor, não sendo possível prever *ex-ante* uma métrica específica, mantendo-se a necessidade apenas de que o resultado seja o mais justo e coerente possível, para todas as partes envolvidas.
- 3.6.** O processo de Revisão Tarifária Periódica (RTP) será instaurado de ofício pelo Poder Concedente ou pela Agência Reguladora, caso existente; e o processo de revisão tarifária extraordinária (RTE) terá início de ofício, pelo Poder Concedente, ou mediante requerimento formulado pela Concessionária, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial" que demonstre, cabalmente, o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências referidas nesta cláusula sobre os principais componentes de custos considerados na formação da proposta de preço e/ou sobre as receitas da

Concessionária.

- 3.7.** O processo de revisão tarifária será autuado e deverá, sempre que possível, ser concluído no prazo de até 60 (sessenta) dias contados da sua instauração, assegurando a efetiva participação da Concessionária e da sociedade civil organizada, mediante estudos, esclarecimentos ou justificativas que compreenderem adequados e pertinentes ao escorreito processo administrativo de apuração do efetivo equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
- 3.8.** Caso compreenda oportuno, o Poder Concedente ou a Agência Reguladora, caso existente, poderão realizar consultas ou audiências públicas com o objetivo de buscar subsídios técnicos e a efetiva participação dos usuários no processo de revisão tarifária.
- 3.9.** A nova tarifa advinda de processo de revisão tarifária somente será aplicada após decorridos o prazo previsto na legislação municipal em vigor.

4. Revisão Tarifária Extraordinária – RTE

- 4.1.** Excepcionalmente, podem ocorrer variações atípicas na demanda, na exigência de novas linhas (por determinação do Poder Concedente), em mudanças legais ou outros fatores não previstos quando da publicação do Edital, que acabam interferindo no equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
- 4.2.** O Concessionário deverá estar preparado para absorver qualquer variação sazonal de demanda, posto que esta, ao longo dos 12 (doze) meses do ano, é alterada por questões como período de férias. Ainda, pequenas variações que fujam ao plano inicial também devem ser absorvidas pela Concessionária durante o período tarifário de 3 (três) anos, havendo o compromisso de reequilíbrio (incluindo o custo financeiro) do período no processo tarifário ordinário imediatamente posterior.
- 4.3.** No entanto, determinadas alterações atípicas que tenham impacto significativo na geração de caixa da Concessionária, por vezes, não podem esperar 03 (três) anos para serem reconhecidas, sob pena de comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e, no limite, causar a falência da empresa – em prejuízo dos usuários.
- 4.4.** Para determinar exatamente em quais situações a Concessionária ou o Poder Concedente poderiam pedir um reequilíbrio, coloca-se a seguir as condições que permitem o pedido de Revisão Tarifária Extraordinária (RTE), isto é, a aplicação da mesma metodologia da RTP, porém em uma data-base diferente do processo ordinário (de 03 (três) em 03 (três) anos):
- 4.5.** A variação, em um ano consolidado, superior a 10% (dez por cento) na demanda de

passageiros prevista no processo ordinário anterior (ou no estudo de viabilidade colocado na licitação pública que antecedeu o contrato, no caso do 1º ano de operação);

- 4.6.** A inclusão, modificação ou exclusão de linhas que tenham impacto superior a 10% (dez por cento) nos quilômetros percorridos anualmente ou a 10% (dez por cento) da frota, quando comparado com o previsto no processo ordinário anterior (ou no estudo de viabilidade colocado na licitação pública que antecedeu o contrato, no caso do 1º ano de operação); ou
- 4.7.** Qualquer mudança na regulamentação ou na legislação que tenha impacto nos custos ou na receita.
- 4.8.** A RTE pode ocorrer a qualquer momento – ou seja, não necessariamente na mesma data-base aplicada à planilha de reequilíbrio, de forma análoga ao processo ordinário da RTP.
- 4.9.** Na hipótese do reajuste ou da revisão tarifária resultar em valor de tarifa que não seja múltiplo de R\$ 0,05 (cinco centavos de real), será aplicado arredondamento matemático das tarifas, pelo critério científico, para o múltiplo de R\$ 0,05 (cinco centavos de real) mais próximo.

5. Estrutura Tarifária

- 5.1.** Ficam definidas as seguintes modalidades de tarifas:

Tabela 1 – Tipos de Tarifa

Tipo	% Tarifa
Gratuidade	0%
Cartão Estudante Integrado	25%
Cartão Integrado	50%
Escolar	50%
Dinheiro (embarcado)	100%
Cidadão	100%
Cartão (pré-pagamento)	100%

Fonte: Prefeitura de Santa Maria (adaptado)

- 5.2.** Sempre que necessário para fins de definição da quantidade de passageiros equivalentes, deve-se proporcionalizar o peso do quantitativo de cada classe de passageiros (frente ao total de usuários do sistema) pelos descontos que possuem. A tarifa-base será considerada aquela sem descontos, isto é, aquela com pagamento em

dinheiro (tarifa embarcada).

- 5.3.** Em cada processo tarifário deverá ser apurada a real participação de cada classe de passageiros no sistema, sendo este um risco da concessão (ou seja, quanto maior os descontos em determinadas classes, maior a tarifa-base para que o sistema se equilibre financeiramente).

6. Receitas Acessórias

- 6.1.** Durante a vigência do Contrato de Concessão, serão reconhecidas receitas não-tarifárias, tais como comercialização de espaços publicitários, ou qualquer outra receita obtida por meio do aproveitamento da infraestrutura e movimentação de público que o negócio lhe proporciona.
- 6.2.** Outras fontes de receitas acessórias reconhecidas serão as atividades de exibição e distribuição de informações em sistemas de áudio e vídeo, smartphones e demais dispositivos de comunicação.
- 6.3.** As receitas acessórias auferidas durante o período da concessão serão distribuídas entre Poder Concedente e a Concessionária, sendo 50% (cinquenta por cento) apropriado pela empresa concessionária e 50% (cinquenta por cento) revertido à modicidade tarifária, acima do valor mínimo determinado no fluxo de caixa tarifário (R\$500 por ônibus operacional). Esta divisão tem por objetivo estimular o investidor a buscar constantemente novas fontes de receitas complementares.