

BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

Relatório com a apuração do Demonstrativo de Resultado (DRE) dos anos de 2013, 2014, 2015 e 2016 de cada Consórcio e para os 4 (quatro) em conjunto, conforme padrão estabelecido no item 2.2.3 do Anexo I – Projeto Básico

Quadriênio 2013 - 2016

Em atendimento ao Anexo II – Cronograma Físico Financeiro Básico do Edital (Item 3 “a”)

Versão final - 17 de dezembro de 2018

Índice

1. Sumário Executivo.....	3
2. Demonstrativo de Resultado do Exercício	4
2.1. <i>Receitas</i>	4
2.1.1. Receitas Tarifárias.....	6
2.1.2. Receitas Complementares.....	6
2.1.3. Alternativas.....	6
2.1.4. Suplementares.....	6
2.1.5. Venda de Veículos	6
2.1.6. Receitas Financeiras.....	8
2.1.7. SITBUS	8
2.2. <i>Deduções</i>	9
2.3. <i>Custos</i>	10
2.3.1. Combustíveis.....	10
2.3.2. ARLA	10
2.3.3. Lubrificante	11
2.3.4. Rodagem.....	11
2.3.5. Peças e Acessórios.....	11
2.3.6. Pessoal de Operação	12
2.3.7. Despesas Administrativas	12
2.3.8. Seguro/IPVA.....	12
2.3.9. Custos de Comercialização SBE	13
2.3.10. TACOM/SBE	13
2.3.11. Manutenção PC	13
2.3.12. Pessoal BUSZOOM	13
2.3.13. Garagem	14
2.3.14. Outros.....	14
2.4. <i>Depreciação</i>	14
2.5. <i>Despesas Financeiras, Imposto de Renda e Contribuição Social</i>	14
2.6. <i>DRE Consolidado</i>	16
2.7. <i>DRE das Concessionárias</i>	17
3. Considerações Finais	21

1. Sumário Executivo

Segundo a cláusula 22 intitulada “*Da Revisão Tarifária*” dos Contratos de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, a mesma estabelece que a cada 4 anos o Poder Concedente realizará o processo de revisão tarifária a fim de repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.

O objetivo deste Relatório é apurar as Demonstrações de Resultado do Exercício (DRE) do quadriênio de 2013 a 2016 nas concessionárias: (i) Pampulha, (ii) BHLeste, (iii) Dez e (iv) Dom Pedro II, consolidando as mesmas em um único demonstrativo, a ser utilizado no cálculo do Fator X, onde apura-se eventuais ganhos de produtividade

O Demonstrativo de Resultado – DRE será apresentado em formato indicado no item 2.2 das fases do projeto, para apuração dos resultados observados na composição das contas de Custos e receitas de cada consórcio em períodos anuais, relativos ao quadriênio estudado.

2. Demonstrativo de Resultado do Exercício

Esse demonstrativo tem como finalidade apurar o Lucro ou Prejuízo do exercício. É composto por receitas, despesas, ganhos e perdas do exercício, apurados pelo regime de competência. (Regime de Competência – Significa apropriação das receitas quando efetivamente “ganhas”, “merecidas”, e “auferidas” e não necessariamente recebidas em dinheiro. Assim, as vendas produzem receitas quando são entregues as mercadorias e os serviços que se referem. Significa também que as despesas relativas à obtenção dessas receitas são apropriadas juntamente com essas receitas).

A seguir a apuração da Demonstração do Resultado dos Exercícios de 2013 a 2016 das concessionárias e consolidado, bem como, a conceituação das rubricas utilizadas.

Esta seção ocupa-se em apresentar a Demonstração de Resultado do Exercício individual e consolidada, das quatro concessionárias. Para tanto, elucida-se a conceituação das receitas e custos padrões considerados neste estudo e validados através do Relatório de Verificação Independente das Receitas, Custos e Investimento, incorridos na prestação dos serviços por cada uma das concessionárias, pelo conjunto dos 4 Consórcios e pelo TRANSFÁCIL nos exercícios de 2013 a 2016.

2.1. *Receitas*

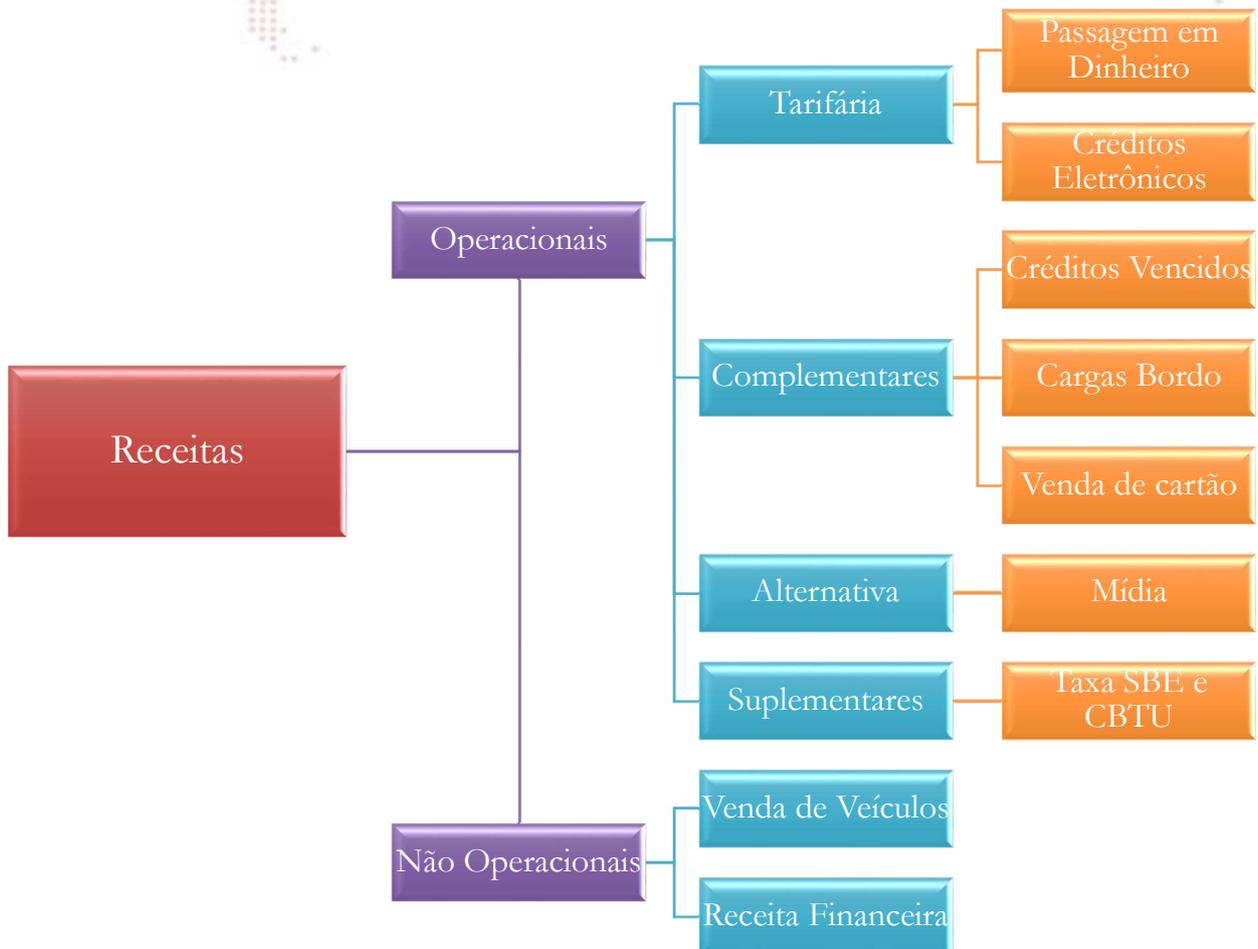
No Pronunciamento Conceitual Básico (R1) “Estrutura Conceitual para Elaboração e Apresentação das Demonstrações Contábeis” emitido pelo CPC (Comitê de Pronunciamentos Contábeis), a receita é definida no item 4.25 – como “aumentos nos benefícios econômicos durante o período contábil, sob a forma de entrada de recursos ou do aumento de ativos ou diminuição de passivos, que resultam em aumentos do patrimônio líquido, e que estejam relacionados com a contribuição dos detentores dos instrumentos patrimoniais”.

O Pronunciamento Conceitual Básico CPC 30 – Receitas, em seu item 7 define a receita como sendo “o ingresso bruto de benefícios econômicos durante o período proveniente de atividades ordinárias da entidade que resultam no aumento do patrimônio líquido, exceto as contribuições dos proprietários”. O mesmo CPC no item 8 menciona que a receita inclui somente os ingressos

brutos de benefícios econômicos recebidos e a receber pela entidade quando originários de suas próprias atividades.

As receitas foram dimensionadas conforme estrutura identificada através da Auditoria, dentre elas destaca-se que as receitas operacionais se referem às tarifárias, complementares, alternativas e suplementares, e as não operacionais no tocante à métrica de receita de venda de veículos, e receitas financeiras conforme demonstrado na Figura 1 – Divisão das Receitas.

Figura 1 – Divisão das Receitas



Fonte: Desenvolvido pelo autor (2018).

2.1.1. Receitas Tarifárias

As Receitas Tarifárias são oriundas da venda de passagens, sendo em dinheiro ou em crédito eletrônico. As mesmas foram informadas pelo Sistema Eletrônico de Bilhetagem, de acordo com dados validados no Relatório de Verificação Independente citado no item 2 deste relatório.

2.1.2. Receitas Complementares

As Receitas Complementares são oriundas da venda de crédito eletrônicos vencidos e não revalidados, taxas cobradas para carga a bordo e na venda de cascos de cartões eletrônicos. Igualmente estas foram informadas pelo Sistema Eletrônico de Bilhetagem, de acordo com dados validados no Relatório de Verificação Independente citado no item 2 deste relatório.

2.1.3. Alternativas

As Receitas Alternativas são oriundas da comercialização de mídia, seja ela por sancas, traseira externa, painéis e etc.. As mesmas foram validadas no Relatório de Verificação Independente citado no item 2 deste relatório.

2.1.4. Suplementares

As Receitas Suplementares são relativas à taxa de prestação de serviços pagos pelos permissionários do Suplementar e Metrô ao TRANSFÁCIL, operador do SBE. As mesmas foram informadas pelo Sistema Eletrônico de Bilhetagem, de acordo com dados validados no Relatório de Verificação Independente citado no item 2 deste relatório.

2.1.5. Venda de Veículos

Para apuração dos valores de venda de veículos informados pelo SETRABH, foi utilizada a metodologia da ANTP, que leva em consideração a depreciação de veículos pelo método de Cole ou método da soma dos dígitos.

A Tabela 1 apresenta os parâmetros considerados na metodologia ANTP e a Tabela 2 os parâmetros da metodologia do SETRABH.

Tabela 1 – Método de Cole

Classe do veículo	Vida Útil (Anos)	Valor Residual (%)
Microônibus	5	15%
Miniônibus		
Midiônibus	8	10%
Ônibus básico		
Ônibus padrão	10	10%
Ônibus articulado	12	5%

No decorrer da análise, observou-se que o SETRABH, apesar de utilizar-se também do método de Cole para apuração do valor residual de seus veículos, apresenta classificações mais detalhadas no que diz respeito aos valores de vida útil considerados no Anexo III do edital, onde é citada somente a classificação em veículos articulados, leves e demais veículos, sendo a classificação da seguinte maneira:

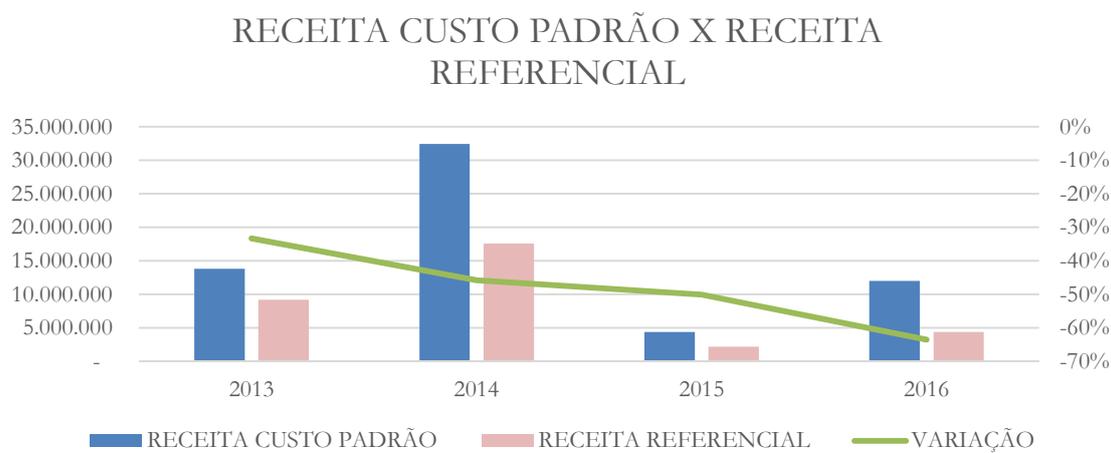
Tabela 2 – Método SETRABH

Classe do veículo	Vida Útil (Anos)	Valor Residual (%)
Microônibus	7	20%
Miniônibus		
Midiônibus	10	10%
Ônibus básico		
Ônibus padrão	10	10%
Ônibus articulado	12	5%

A diferença entre as vidas úteis dos veículos de acordo com as metodologias, já sugere que haverá uma diferença no resultado final. Após apuração analítica de todos os 1319 veículos baixados no período, foram comparados os valores informados pelo SETRABH, com os valores apurados

pela metodologia de cálculo de valor residual pela ANTP. No período de 2013 a 2016, foi encontrada uma variação média de 48,18% superior dos valores informados pelo SETRABH em relação aos valores calculados pela metodologia da ANTP, favorável a modicidade tarifária.

Gráfico 1 – Receita de Venda de Veículos Custo Padrão X Referencial



2.1.6. Receitas Financeiras

As Receitas Financeiras consideram a premissa de que a o caixa gerado pelos consórcios são aplicados até o momento de sua distribuição. As mesmas foram apuradas através dos extratos das aplicações financeiras auditadas.

2.1.7. SITBUS

O SITBus Sistema inteligente de transporte do município de Belo Horizonte, é parte integrante do edital de concessão no anexo VIII e cláusula 23 dos contratos de concessão. O sistema é constituído de 3 módulos: SBE (Sistema de bilhetagem eletrônica), SAO (Sistema de Apoio a Operação) e SIU (Sistema de Informação ao Usuário).

O anexo VIII compreende todos os requisitos básicos e técnicos para implantação dos módulos. Um dos princípios básicos que norteiam o SITBUS é sistematização de processos e sistemas necessários à prestação de serviços, informação aos usuários e gestão do sistema de transporte coletivo, baseando-

se num conceito amplo e difundido internacionalmente de “Sistemas Inteligentes de Transporte (Intelligent Transportation System - ITS)”.

O SITBus, como sistema integrado de gestão operacional, monitoramento, controle da arrecadação e gestão da informação, tem como objetivos principais a melhoria da segurança, regularidade, pontualidade e confiabilidade dos serviços, através de ferramentas de controle e gestão dos serviços, com acesso a informações do transporte coletivo em tempo real para os usuários, concessionárias e BHTRANS, dentro dos ônibus, em estações e pontos de embarque e desembarque, pela internet e telefonia móvel, antes e durante os deslocamentos dos usuários.

O SITBus conta também com Receitas Alternativas geradas pelas mídias divulgadas no SIU em painéis internos nos ônibus.

2.2. Deduções

As deduções e tributos incidentes sobre as Receitas Tarifárias (Venda de Passagem em Dinheiro e Créditos Eletrônicos) e Receitas Complementares (Créditos Vencidos, Cargas a Bordo e Venda de Cartão) referem-se aos seguintes itens:

- Programa de Integração Social - PIS (0,65%) – Medida Provisória 617/2013 e a Lei Federal 23.860/2013 com redução de alíquota para o transporte do PIS e COFINS para 0% a partir de 31/05/2013
- Contribuição Social Sobre o Faturamento - COFINS (3,0%) – Medida Provisória 617/2013 e a Lei Federal 23.860/2013 com redução de alíquota para o transporte do PIS e COFINS para 0% a partir de 31/05/2013
- Imposto Sobre Serviços - ISSQN (2,0%) – Lei Municipal 10.638/2013 isentou o transporte do ISSQN a partir de 17/07/2013.
- INSS – (2%) da receita tarifária - Lei Federal 12.715/2012, Medida Provisória 651/2014 e Lei Federal 13.202/2015 prorrogada em 2018 até 2019.
- Custo de Gerenciamento Operacional - CGO (2,0%) – Lei Municipal 10.728/2014 isentou o transporte do CGO a partir de 08/04/2014.
- Fundo Garantidor (1,0%) conforme cláusula 20 intitulada “Do Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato” dos contratos de concessão.

2.3. Custos

A metodologia de cálculo dos custos padrões adotados nesse trabalho é baseada na mesma metodologia utilizada na orçamentação da concorrência pública nº 131/2008, da qual se originaram os contratos de concessão vigentes, e que também é adotada no Sistema de Compensação Tarifária – SCT/TRANSFÁCIL, para as empresas consorciadas que compõem os 4 (quatro) Consórcios Concessionários, Pampulha, BHLESTE, DEZ e Dom Pedro II. Os custos descritos abaixo foram validados no Relatório de Verificação Independente citado no item 2 deste relatório.

Ressalta-se que foram identificados 11 (onze) centros de custos na 1ª Revisão Tarifária, e que neste estudo serão apresentados 14 (quatorze) centros de custo, dos quais foram adicionados neste quadriênio as rubricas “ARLA” (separado dos lubrificantes nesta Revisão), “Manutenção PC” e “Pessoal BUSZOOM”.

Os parâmetros e coeficientes utilizados na metodologia de custo padrão para dimensionamento dos custos operacionais, serão apresentados por item a seguir:

2.3.1. Combustíveis

O custo de combustível é calculado através da multiplicação do preço do óleo diesel pelo coeficiente de consumo da linha e pela quilometragem total.

**Preço litro óleo diesel x Coeficiente de consumo médio da linha x
Produção Quilométrica Total**

2.3.2. ARLA

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), por meio da resolução nº 408 de 12/11/2008, estabeleceu a adoção de novos limites máximos de emissão de poluentes para os motores do ciclo Diesel destinados a veículos automotores pesados novos, nacionais e importados. Então, a partir de 1º/01/2012, a Fase P-7 do PROCONVE passou a vigorar em todo o território nacional. Para atender as exigências dessa resolução do CONAMA, os fabricantes de chassis para ônibus passaram a produzir, a partir dessa data, veículos que devem ser abastecidos com o diesel de baixo teor de enxofre.

O ARLA 32 é um reagente usado com a tecnologia de pós tratamento dos gases de escapamento dos veículos chamada Redução Catalítica Seletiva, para reduzir quimicamente a emissão de óxidos de nitrogênio. O ARLA 32 converte os óxidos de nitrogênio, nocivos, da exaustão do veículo a diesel em nitrogênio e vapor de água, inofensivos. Ele é uma solução de ureia com elevada pureza que é colocada em um tanque exclusivo no veículo.

O custo mensal deste item considera o consumo médio de ARLA 32 tendo como referência 5% do consumo de combustível. O custo do ARLA 32 é apurado através da multiplicação do preço de um litro do ARLA 32, pelo coeficiente de consumo padrão de veículo e pela quilometragem total.

Preço litro do ARLA 32 x Coeficiente padrão x Produção Quilométrica Total

2.3.3. Lubrificante

O custo de lubrificantes é apurado através da multiplicação do preço do óleo de motor, pelo coeficiente de consumo padrão dos lubrificantes e pela quilometragem total.

Preço litro óleo de motor x Coeficiente padrão x Produção Quilométrica Total

2.3.4. Rodagem

Este item de custo é composto por pneus e recapagens. A determinação do consumo dos componentes é baseada na vida útil do pneu, expressa em quilômetros, que considera a sua primeira vida e a vida das recapagens.

Preço do pneu x Coeficiente por padrão x Produção Quilométrica Total

2.3.5. Peças e Acessórios

Os custos com peças e acessórios correspondem às despesas na aquisição das peças de reposição para a manutenção dos veículos da frota.

Preço Médio Ponderado do Veículo x Coeficiente padrão x Produção Quilométrica Total

2.3.6. Pessoal de Operação

O custo de Operação basicamente representa os custos com pessoal de operação dos veículos – motorista e cobrador. O cálculo dessas despesas é a composição dos custos associados aos salários com a incidência dos encargos sociais que estão diretamente ligados à legislação trabalhista vigente. Considera-se, também, os benefícios trabalhistas para cada atividade profissional.

2.3.7. Despesas Administrativas

Despesas Administrativas: abrangem os gastos com pessoal administrativo, pessoal de manutenção (cerca de 4% do custo), pró-labore e despesas administrativas dos consórcios representando 14,26% no custo total. Além do custo com mão-de-obra, o item é formado pelo somatório dos custos referentes a “Vale Alimentação”, “Plano de Saúde /Odontológico”, “Seguro de Vida”.

Os benefícios do pessoal administrativo e de manutenção são calculados a partir do número total de empregados gerenciais, administrativos e de manutenção multiplicado pelo valor mensal do benefício. O item “Outras Despesas Administrativas” contempla as despesas com cópias reprográficas, equipamentos de proteção individual, serviços públicos (água, esgoto, energia elétrica, telefone, etc), materiais de consumo administrativo e de limpeza, treinamento de pessoal, além de diversas outras despesas administrativas.

2.3.8. Seguro/IPVA

O valor do seguro obrigatório é estabelecido anualmente através de Resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados.

A base para o cálculo do IPVA é definida na Tabela do IPVA, emitida anualmente pela Secretaria de Estado da Fazenda de Minas Gerais, considerando-se o ano de fabricação, marca e potência do ônibus. O valor anual do IPVA é dimensionado com base na composição da frota da empresa, sendo considerado em 3 (três) parcelas nos meses de janeiro, fevereiro e março de cada ano.

2.3.9. Custos de Comercialização SBE

Os custos referentes a comercialização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica- SBE, foram considerados no valor corresponde a 1,5% da receita tarifária do sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus de BH, no período de janeiro/2013 a dezembro/2014, de acordo com dados apresentados em Relatório de Verificação Independente.

Ao término da implantação do Sistema BRT MOVE considerou-se o valor correspondente a 2,8% da receita tarifária do sistema de transporte, a partir de janeiro/2015.

2.3.10. TACOM/SBE

O custo de locação dos sistemas de tecnologia – SBE, SIU e SAO, são considerados com base nos valores efetivamente pagos mensalmente a fornecedora de tecnologia, obtido através das notas fiscais emitidas pela fornecedora de tecnologia.

2.3.11. Manutenção PC

Nesse item considera-se os custos relacionados à manutenção dos Pontos de Controles das linhas.

2.3.12. Pessoal BUSZOOM

Nesse item considera-se os custos relacionados a equipe de leituristas das imagens registradas no Sistema de Monitoramento da Frota (BUSZOOM).

Para cálculo do fator de utilização do leiturista, considera-se a jornada diária de trabalho de 7h20min, de segunda a sábado, que resultou no FU de 1,07242 para salários e 1,0330 para benefícios.

No cálculo do custo desse item considera-se uma máquina para cada 10 (dez) veículos da empresa.

Adota-se a mesma composição dos encargos sociais do pessoal de operação para cálculo do custo com leiturista. O salário e benefícios dos leituristas são os correspondentes ao do cobrador.

2.3.13. Garagem

A área de garagem está dimensionada para proporcionar conforto às pessoas e boa movimentação e armazenagem de veículos.

Pavimentação construída de modo a atender às solicitações estáticas e dinâmicas da operação, com o pátio de estacionamento revestido preferencialmente de blocos de concreto intertravados, paralelepípedo, asfalto ou concreto.

Oficinas do tipo aberta, com valas de manutenção. Escritório com padrão de acabamento comum para construções comerciais. Área de recepção ou guarita e fechamento através de portão ou cancela. Definição de uma lista de equipamentos básicos de acordo com o tamanho da frota da empresa. Foi mantida a metodologia utilizada na 1ª Revisão Tarifária.

2.3.14. Outros

Dentro da rubrica considerada “Outros” elenca-se os Acertos Internos realizados quando reprocessamento de itens de custos ou receitas, decorrente de alteração dos preços dos insumos, reajustes de produção, que são atualizados ou identificados em data posterior ao período processado.

2.4. *Depreciação*

Para fins contábeis, a depreciação indica o quanto do valor de um ativo foi utilizado. Para fins tributários, as empresas podem deduzir o custo dos ativos tangíveis que compram como despesas de negócio, no entanto, as empresas devem depreciar estes ativos de acordo com as regras da Receita Federal sobre como e quando a dedução pode ser tomada com base no que o ativo é e quanto tempo vai durar. Adotado Método de Cole (soma dos dígitos) por melhor representar a desvalorização desse ativo, caracterizada por uma perda acentuada de valor no início da vida útil e que se atenua com o passar dos anos. Obedecendo a mesma metodologia aplicada no Relatório de Verificação.

2.5. *Despesas Financeiras, Imposto de Renda e Contribuição Social*

Não foram atendidas às solicitações para apresentação dos valores referentes às despesas financeiras, Imposto de Renda e Contribuição Social.



Diante do exposto, os Demonstrativos de Resultados a seguir apresentados não contemplam estas despesas, impostos e contribuições, fato que limitou a apuração do Demonstrativo de Resultado, porém não interferem no cálculo do fator X.

2.6. DRE Consolidado

De acordo com os resultados apurados no que tange às rubricas anteriormente apresentadas neste relatório, obtém-se o seguinte resultado consolidado para o quadriênio deste estudo:

DRE – CONSOLIDADO	2013	2014	2015	2016
Receita Operacional Bruta	1.037.428.529	1.017.565.764	1.089.548.844	1.150.388.241
Deduções:	(78.032.208)	(50.591.132)	(32.581.821)	(34.430.200)
Receita Operacional Líquida	959.396.322	966.974.632	1.056.967.023	1.115.958.041
Custos Operacionais	(918.682.100)	(969.293.766)	(1.049.921.305)	(1.140.162.106)
EBITDA	40.714.222	(2.319.134)	7.045.719	(24.204.065)
Depreciação e Amortização	(78.999.422)	(93.361.758)	(98.043.619)	(95.185.971)
Depreciação	(78.999.422)	(93.361.758)	(98.043.619)	(95.185.971)
Amortização	-	-	-	-
EBIT	(38.285.200)	(95.680.892)	(90.997.900)	(119.390.036)
Resultado Não Operacional	13.821.062	32.452.081	4.392.834	11.997.414
Despesas Financeiras	-	-	-	-
Receitas Financeiras	-	-	-	-
Receita proveniente de Venda de Imobilizados	13.821.062	32.452.081	4.392.834	11.997.414
EBT	(24.464.138)	(63.228.811)	(86.605.066)	(107.392.622)
IR e CSLL	-	-	-	-
Lucro Líquido	(24.464.138)	(63.228.811)	(86.605.066)	(107.392.622)

2.7. DRE das Concessionárias

Ainda, para fins de análise demonstra-se os resultados apurados das concessionárias individualmente no mesmo período:

DRE – PAMPULHA	2013	2014	2015	2016
Receita Operacional Bruta	310.603.479	284.463.543	304.122.861	309.251.833
Deduções	(23.361.942)	(14.144.174)	(9.095.880)	(9.255.659)
Receita Operacional Líquida	287.241.537	270.319.369	295.026.981	299.996.174
Custos Operacionais	(284.357.759)	(297.124.704)	(310.483.283)	(333.867.896)
EBITDA	2.883.778	(26.805.334)	(15.456.302)	(33.871.722)
Depreciação e Amortização	(25.919.123)	(35.725.518)	(32.184.815)	(37.372.311)
Depreciação	(25.919.123)	(35.725.518)	(32.184.815)	(37.372.311)
Amortização	-	-	-	-
EBIT	(23.035.345)	(62.530.852)	(47.641.117)	(71.244.033)
Resultado Não Operacional	4.253.366	8.338.486	1.686.132	3.516.955
Despesas Financeiras	-	-	-	-
Receitas Financeiras	-	-	-	-
Receita proveniente de Venda de Imobilizados	4.253.366	8.338.486	1.686.132	3.516.955
EBT	(18.781.979)	(54.192.366)	(45.954.985)	(67.727.078)
IR e CSLL	-	-	-	-
Lucro Líquido	(18.781.979)	(54.192.366)	(45.954.985)	(67.727.078)

DRE – BHLESTE	2013	2014	2015	2016
Receita Operacional Bruta	287.459.804	293.802.308	313.816.750	348.129.434
Deduções	(21.614.152)	(14.605.925)	(9.382.768)	(10.419.235)
Receita Operacional Líquida	265.845.652	279.196.383	304.433.982	337.710.199
Custos Operacionais	(250.791.596)	(263.092.426)	(269.622.225)	(317.342.792)
EBITDA	15.054.056	16.103.957	34.811.757	20.367.408
Depreciação e Amortização	(20.400.325)	(24.158.292)	(24.635.503)	(23.827.837)
Depreciação	(20.400.325)	(24.158.292)	(24.635.503)	(23.827.837)
Amortização	-	-	-	-
EBIT	(5.346.269)	(8.054.335)	10.176.254	(3.460.429)
Resultado Não Operacional	-	7.417.748	1.750.426	2.127.809
Despesas Financeiras	-	-	-	-
Receitas Financeiras	-	-	-	-
Receita proveniente de Venda de Imobilizados	-	7.417.748	1.750.426	2.127.809
EBT	(5.346.269)	(636.587)	11.926.680	(1.332.620)
IR e CSLL	-	-	-	-
Lucro Líquido	(5.346.269)	(636.587)	11.926.680	(1.332.620)

DRE – DEZ	2013	2014	2015	2016
Receita Operacional Bruta	276.160.403	275.009.370	286.420.344	308.183.268
Deduções	(20.798.384)	(13.672.865)	(8.564.453)	(9.223.682)
Receita Operacional Líquida	255.362.020	261.336.505	277.855.891	298.959.586
Custos Operacionais	(237.381.155)	(252.743.068)	(281.431.264)	(303.003.836)
EBITDA	17.980.864	8.593.436	(3.575.372)	(4.044.249)
Depreciação e Amortização	(20.096.372)	(20.338.435)	(23.451.287)	(20.993.800)
Depreciação	(20.096.372)	(20.338.435)	(23.451.287)	(20.993.800)
Amortização	-	-	-	-
EBIT	(2.115.508)	20.474.400	(3.122.765)	(465.195)
Resultado Não Operacional	2.565.920	11.880.964	452.607	3.579.054
Despesas Financeiras	-	-	-	-
Receitas Financeiras	-	-	-	-
Receita proveniente de Venda de Imobilizados	2.565.920	11.880.964	452.607	3.579.054
EBT	450.412	32.355.364	(2.670.158)	3.113.859
IR e CSLL	-	-	-	-
Lucro Líquido	450.412	32.355.364	(2.670.158)	3.113.859

DRE – DOM PEDRO II	2013	2014	2015	2016
Receita Operacional Bruta	163.204.843	164.290.543	185.188.889	184.823.706
Deduções	(12.257.730)	(8.168.168)	(5.538.721)	(5.531.624)
Receita Operacional Líquida	150.947.113	156.122.375	179.650.168	179.292.082
Custos Operacionais	(146.151.589)	(156.333.568)	(188.384.533)	(185.947.583)
EBITDA	4.795.524	(211.193)	(8.734.364)	(6.655.501)
Depreciação e Amortização	(12.583.602)	(13.139.513)	(17.772.014)	(12.992.023)
Depreciação	(12.583.602)	(13.139.513)	(17.772.014)	(12.992.023)
Amortização	-	-	-	-
EBIT	(7.788.078)	(13.350.706)	(26.506.378)	(19.647.524)
Resultado Não Operacional	7.001.776	4.814.883	503.669	2.773.596
Despesas Financeiras	-	-	-	-
Receitas Financeiras	-	-	-	-
Receita proveniente de Venda de Imobilizados	7.001.776	4.814.883	503.669	2.773.596
EBT	(786.302)	(8.535.823)	(26.002.709)	(16.873.928)
IR e CSLL	-	-	-	-
Lucro Líquido	(786.302)	(8.535.823)	(26.002.709)	(16.873.928)

3. Considerações Finais

Segundo a cláusula 22 intitulada “Da Revisão Tarifária” dos Contratos de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, a mesma estabelece que a cada 4 anos o Poder Concedente realizará o processo de revisão tarifária a fim de repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.

A Demonstração do Resultado do Exercício - DRE é um resumo das operações financeiras da empresa em um determinado período de tempo para apurar se a empresa obteve resultados positivos ou negativos sobre a operação, ou seja, lucro ou prejuízos. Tecnicamente, é um demonstrativo contábil aplicado dentro do regime de competência para mostrar como é formado o resultado líquido do exercício, aqui apresentado por períodos anuais.

Diante do exposto constata-se que no decorrer do quadriênio de 2013 a 2016 não houveram reduções nos Custos Operacionais, estes que foram considerados pela metodologia de custo padrão, conforme determinado pelo Contrato de Concessão e explanado Metodologia de Cálculo dos Custos Padrões Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus de BH Sistema de Compensação Tarifária – Sct/TRANSFÁCIL.

Identificou-se neste estudo que foram adicionados ao plano de contas dos custos operacionais os seguintes centros de custos: (i) ARLA; (ii) Manutenção PC; (iii) Pessoal BUSZOOM.

Ressalvamos que a solicitação das informações relativas as despesas financeiras e apuração dos impostos (IR e CSLL) não foram atendidas em tempo hábil para este Relatório, fato que limitou desta forma, este estudo no que tange à apuração do Demonstrativo de Resultado. Se faz mister destacar que esta falta de informação não impacta no cálculo do fator X, tendo em vista, que este utiliza apenas a receita líquida e custo operacional.



MACIEL CONSULTORES S/S
2CRC RS-004773/O-0 T SP
Shaila Santos da Silva
1CRC RJ 095.707/O-7