

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO DA CASA CIVIL/CTTRAN/BA

EDITAL DO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 04/2022

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 014.1513.2021.0004593-77

CS BRASIL FROTAS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 27.595.780/0001-16, com sede na Avenida Saraiva, nº 400, Sala 08, Brás Cubas, no Município de Mogi das Cruzes, Estado de São Paulo, CEP 08.745-140, por seu representante infra-assinado, com endereço profissional na Avenida Saraiva, nº 400, Sala 08, Brás Cubas, no Município de Mogi das Cruzes, Estado de São Paulo, CEP 08.745-140, vêm, respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, apresentar a presente **IMPUGNAÇÃO AO PREGÃO ELETRÔNICO nº 04/2022**, nos termos do item 57 do Edital, pelas razões que a seguir passa a expor:

O Pregão tem o seguinte objeto:

Contratação de serviço mensal de locação CONTINUADA de veículos automotores novos de fábrica (zero quilômetro), comprovado com nota fiscal do veículo, para a atividade de Serviços Administrativo Pessoal Urbano (05 passageiros) e Transportes de Técnicos e Equipamentos (05 passageiros), isentos de motorista e combustível.

A Impugnante, pessoa jurídica de direito privado, tem interesse em participar do certame. Todavia, ao consultar o Edital, constatou itens em desconformidade com as leis e princípios que regem o certame, os quais devem ser alterados, conforme será demonstrado a seguir:

I - DA CONTRADIÇÃO ENTRE A DATA DE VIGÊNCIA DO CONTRATO/ALTERAÇÃO DO TEXTO DA MINUTA DO CONTRATO

No item 3.1 - PRAZO DE VIGÊNCIA DO CONTRATO, consta que o contrato firmado terá o prazo de 24 meses, bem como que o cálculo do valor contido no item 4 - VALOR ESTIMADO PARA CONTRATAÇÃO, é feito com base no prazo de 24 meses. Contudo, na cláusula segunda – PRAZO – da minuta do contrato consta que o prazo de vigência será de 12 meses.

Com efeito, tratam-se de prazos distintos que causarão confusão à futura contratada, prejudicando o cumprimento da obrigação e adequada execução do contrato.

Cumprе frisar que o Edital é o instrumento vinculatório que faz lei entre as partes, logo, deve prever normas claras e objetivas para contratação, de modo a afastar eventuais subjetividades e discricionariedade na

interpretação dos regramentos, consagrando-se a garantia à moralidade, competitividade, isonomia, impessoalidade administrativa e, sobretudo, à segurança jurídica.

Desta forma, deverá ser sanada a contradição entre os prazos de vigência do contrato, bem como o edital retificado para sanar a contradição indicada.

II- PRAZO PARA ENTREGA DOS VEÍCULOS

Assim consta no edital:

3.2. PRAZO PARA ENTREGA DOS VEÍCULOS PARA USO CONTÍNUO:

3.2.1 Máximo de 30 (trinta) dias corridos, contados da assinatura do instrumento contratual, para entrega **de 04 (quatro) veículos tipo Caminhonete CD 4X4**, conforme item 02, e **01 (um) veículo tipo hatchback** conforme item 01;

3.2.2 A entrega de **09 (nove) veículos tipo hatchback**, conforme item 01, deverá ocorrer no dia **12/03/2022**, após o encerramento do Contrato nº 02/2020, cuja vigência terá seu término em 11/03/2022.

Com efeito, nota-se que o prazo é exíguo o que certamente dificultará o cumprimento pela ganhadora do certame, exceto se a empresa ganhadora já possuir os veículos, o que limita a participação na disputa.

Ademais, há de se ressaltar que quanto ao prazo fixo de entrega para o item 1 (dia 12/03/2022), existe uma dificuldade adicional decorrente da imprevisão quanto à data de finalização da licitação e assinatura do futuro contrato. Com efeito, ainda que o contrato fosse assinado hoje, a licitante vencedora teria pouco mais de 20 dias para mobilizar os veículos. Contudo, a depender da data em que a presente licitação seja finalizada e dos demais procedimentos necessários à assinatura do instrumento contratual, é possível que o futuro contrato só venha a ser assinado após o dia 12/03/2022, tornando ainda mais temerária a fixação dessa data como prazo final para entrega dos veículos.

Outrossim, fato é que para fornecimento de veículos zero km a contratada dependerá dos prazos de faturamento das montadoras e dos procedimentos finais de preparação, que abrangem regularização de documentos, emplacamento, além do traslado até os locais de entrega, tais procedimentos demandam tempo considerável e afetam diretamente no prazo final para mobilização dos veículos no contrato.

Por outro lado, caso seja aceito o fornecimento de veículos seminovos em pleno estado de conservação, também, dependerá de fornecedores que possuam a exata quantidade de veículos, nas condições e características estabelecidas em edital para fornecimento no prazo fixado.

Neste contexto, impõe-se considerar as seguintes situações:

Como é de conhecimento, em razão da crise sem precedentes causada pela pandemia do coronavírus (Covid-19) que vem afetando o país desde meados de março de 2020, vários setores da indústria automobilística, comerciantes de veículos e fornecedores de serviços ainda sofrem as consequências que impactam negativamente suas atividades.

Como vem sendo amplamente divulgado pelos meios de comunicação, houve significativa escassez de insumos essenciais para produção de veículos, que acarretaram redução da capacidade produtiva das montadoras e grande instabilidade nos prazos de faturamento dos veículos, tais circunstâncias fogem ao controle de todos os interessados na aquisição de veículos e foram noticiadas em diversas reportagens de conhecimento público (docs. anexos).

Da mesma forma, o mercado de seminovos não comporta o significativo aumento da demanda e, também, apresenta redução de veículos disponíveis para comercialização.

Por qualquer lado que se análise a questão, a contratada dependerá de prazos impostos por terceiros para disponibilização dos veículos à contratante, valendo frisar que mesmo os fornecedores de produtos usados e demais fornecedores de serviços sofrem direta ou indiretamente com os impactos da pandemia.

Por certo, todo o país vem sofrendo os impactos nefastos da crise sem precedentes causada pela pandemia do coronavírus.

Inequivocamente, o cenário descrito mostra-se interessante apenas para empresas que, antes mesmo de vencerem o processo licitatório e assinarem o contrato, já disponham do objeto licitado nas quantidades e especificações exigidas no Edital, restringindo o caráter competitivo do certame.

Logo, em observância aos princípios da competitividade, isonomia e impessoalidade, devem ser alteradas as previsões do edital quanto ao fornecimento dos veículos a fim de garantir a participação de um maior número de licitantes.

Referida prática, que limita a participação dos licitantes, é absolutamente vedada, conforme entendimento dos Tribunais Pátrios manifestado nos julgados cujos trechos seguem transcritos, in verbis:

“As regras do procedimento licitatório devem ser interpretadas de modo que, sem causar qualquer prejuízo à administração e aos interessados no certame, possibilitem a participação do maior número de concorrentes, a fim de que seja possibilitado se encontrar, entre várias propostas, a mais vantajosa.” (MS 5.606/DF, Rel. Min. José Delgado.)

Nesse mesmo sentido, segue o entendimento da doutrina, vejamos:

“Princípio, já averbamos alhures, é, por definição, mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce dele, disposição fundamental que se irradia sobre diferentes normas, compondo-lhes o espírito e servindo de critério para sua exata compreensão e inteligência, exatamente por definir a lógica e a racionalidade do sistema normativo, no que lhe confere a tônica e lhe dá sentido humano. É o conhecimento dos princípios que preside a inteligência das diferentes partes componentes do todo unitário que há por nome sistema jurídico positivo. Violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma. É a mais grave forma de ilegalidade ou inconstitucionalidade, conforme o escalão do princípio atingido, porque representa insurgência contra todo o sistema, subversão de seus valores

*fundamentais, contumélia irremissível a seu arcabouço e corrosão de sua estrutura mestra.
(Elementos de Direito Administrativo, RT, p. 230) (grifo nosso)*

Assim, em razão da crise sem precedentes que atinge todo o país, causada pela pandemia do coronavírus e, considerando as sérias dificuldades que ainda afetam o fornecimento de veículos (novos ou seminovos) é importante que as condições para entrega do objeto sejam condizentes com a realidade do mercado, a fim de garantir a ampliação da disputa e assegurar que o processo licitatório atinja seu principal objetivo que é a obtenção do menor preço para contratação.

Diante do exposto, visando garantir a ampla competitividade em busca do menor preço para a Administração e possibilitar a conclusão dos procedimentos necessários para entrega dos veículos em observâncias às especificações do Edital, **a licitante requer seja alterado o Edital para fixar que:**

- a. O prazo de entrega dos veículos **novos** poderá ser de 120 a 150 dias contados da assinatura do contrato;
- b. Caso não seja fixado o prazo de entrega sugerido acima, poderá a Contratada fornecer, em caráter provisório, veículos seminovos em perfeito estado de conservação e de acordo com as especificações técnicas previstas no edital, até a mobilização definitiva dos veículos zero quilômetros? Em caso positivo, poderá ser fixado o prazo mínimo de 60 a 90 dias contados da assinatura do contrato para disponibilização dos veículos provisórios?
- c. Caso seja possível a entrega de veículos provisórios, os mesmos poderão ser de propriedade de terceiros e estar na posse da Contratada por qualquer meio legal de negociação (leasing, comodato, locação, cessão, etc)?

Ainda, especificamente para os **veículos seminovos**, permitir ainda que estejam na posse legal da contratada por qualquer meio legal de negociação, bem como que sejam fornecidos veículos com km e ano de fabricação diferentes dos limites fixados no edital **desde que**, estejam em ótimas condições de uso e conservação e sejam previamente validados pela Contratante.

Por fim, ressaltamos que tal hipótese não caracteriza “subcontratação” pois a Contratada se manterá diretamente na execução do contrato e apenas se utilizará de veículos de terceiros que estejam em sua posse.

II-DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO – PRAZO E PROCEDIMENTO

O Item 6.12.1. do Edital prevê que “cabará à empresa Contratada enviar, de imediato, toda documentação pertinente para averiguação, defesa, justificativa e pagamento com desconto, sob pena da Contratante não se responsabilizar por tais infrações”

Contudo, não esclarece o procedimento para cobrança e pagamento das multas, muito menos confere prazo razoável para disponibilização da documentação necessária.

Inobstante, é imprescindível a previsão no Edital quanto à responsabilidade da Contratante pelo pagamento das multas/infrações de trânsito, pois decorrentes da conduta de seus funcionários na condução dos veículos locados.

Além disso, o Edital é omissivo quanto à obrigatoriedade da Contratante identificar o condutor na forma e prazo previstos pela legislação. Com efeito, considerando-se que somente a Contratante pode apurar quem era o condutor do veículo no momento da infração e levando em conta que a ausência de identificação do Condutor enseja a aplicação de multa à proprietária do veículo, é imprescindível que o Edital regule essa questão, determinando que a Contratante é responsável pela tempestiva identificação do condutor junto aos órgãos de trânsito.

Ademais, não resta claro no edital de qual forma se dará o pagamento da multa, assim, para todos os efeitos, deverá constar no certame se o pagamento será realizado pela contratada, e após, a contratada efetuará o reembolso.

Outrossim, resta omissivo no edital em qual momento a contratante irá informar os dados do seu preposto, bem como se as notificações de infração de trânsito recebidas pela Contratada serão enviadas para a Contratante até antes do último dia do prazo para pagamento, para recurso ou para indicação do condutor.

Além disso, não há previsão quanto ao pagamento das multas de trânsito, na ocasião dos licenciamentos dos veículos, ou seja, se a Contratada poderá quitá-las para viabilizar a regularização dos documentos e após ressarcida pela contratante.

Desta forma, requer a retificação para incluir expressa previsão acerca da responsabilidade da Contratante pelo pagamento das multas e demais penalidades decorrentes das infrações de trânsito, bem como pela tempestiva identificação do condutor, devendo ser indicado, inclusive, o procedimento que deverá ser adotado para tanto perante os órgãos competentes, na forma e no prazo previstos pela legislação. E por fim, seja o edital retificado para conferir prazo razoável para disponibilização da documentação necessária pela empresa.

III-ILEGALIDADE DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO DE ENCARGOS DE MORA EM CASO DE ATRASO NO PAGAMENTO PELA CONTRATANTE.

Não há previsão no Edital ou anexos quanto à incidência de juros de mora e multa caso haja inadimplemento no pagamento efetuado pela Contratante, por culpa exclusiva desta.

Referida previsão é imprescindível para recompor o valor devido e inadimplido, seja nos termos da legislação vigente, seja nos termos de entendimento pacificado pelo Superior Tribunal de Justiça.

Toda mora gera danos, os quais deverão ser recompostos por meio da aplicação de juros de mora, correção e multa, sob pena de enriquecimento sem causa daquele que dá origem ao inadimplemento, nos termos do artigo 884, do Código Civil.

Nos termos do artigo 404, do Código Civil, verifica-se que o inadimplemento gera perdas e danos ao credor, devendo seu crédito ser recomposto não apenas pela atualização monetária, mas também pela incidência de juros de mora e aplicação de multa.

Este é entendimento pacificado pelo Superior Tribunal de Justiça conforme se verifica na ementa abaixo transcrita, relativa a acórdão proferido em Recurso Especial contra decisão do Tribunal do Estado do Rio Grande do Sul:

ADMINISTRATIVO. CONTRATOS ADMINISTRATIVOS.

PAGAMENTO REALIZADO PELA FAZENDA PÚBLICA COM ATRASO. JUROS MORATÓRIOS. APLICAÇÃO IMEDIATA DO ART. 406 DO NOVO CÓDIGO CIVIL. 1% AO MÊS. APLICABILIDADE A PARTIR DO NOVO CÓDIGO CIVIL.

1. *Trata-se de pagamento efetuado com atraso pela Fazenda Pública decorrente de contrato efetuado pela administração que não se submete à regra do art. 1º-F da Lei n. 9.494/97, "de modo que o regime de juros moratórios aplicável é aquele previsto no art. 406 do Código Civil, de seguinte teor: "Quando os juros moratórios não forem convencionados, ou o forem sem taxa estipulada, ou quando provierem de determinação da lei, serão fixados segundo a taxa que estiver em vigor para a mora do pagamento de impostos devidos à Fazenda Nacional."*

2. *Sendo assim, aplica-se o entendimento de que, à luz do princípio do tempus regit actum, os juros devem ser fixados à taxa de 0,5% ao mês (art. 1.062 do CC/1916), no período anterior à data de vigência do novo Código Civil (10.1.2003), e, em relação ao período posterior, nos termos do disposto no art. 406 do Código Civil de 2002, a partir do qual passou a vigorar a taxa aplicável para a mora do pagamento de impostos devidos à Fazenda Nacional, art. 161, § 1º, do CTN.*

3. *Recurso especial não provido.*

(Recurso Especial nº 1.223.045 - RS (2010/0201265-4) – Relator Ministro Mauro Campbell Marques – Segunda Turma, julgado em 15/03/2011).

O pagamento com atraso sem imputação de encargos de mora acarretará o desequilíbrio econômico financeiro do contrato, tendo em vista que a Contratada não poderá interromper a prestação de serviços imediatamente, devendo observar os requisitos legais.

Desta feita, requer a retificação do Edital e anexos para incluir previsão expressa para aplicação de juros de mora legal, correção monetária e multa, quando o pagamento se der com atraso por culpa exclusiva da Contratante.

IV-DOS PEDIDOS

Ante o exposto, com o objetivo de garantir a proposta mais vantajosa para a Casa Civil/BA, em estrito cumprimento aos princípios da competitividade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, que regem os certames licitatórios no geral e ao Pregão no particular, requer seja acolhida a presente impugnação ao Edital, para que sejam feitas as alterações apontadas acima, designando-se nova data para a realização do Pregão, em razão das necessárias adequações.

Sem prejuízo do acima exposto, requer seja observado o prazo estipulado no item 57.1 do Edital para decisão sobre a impugnação ora apresentada.

São Paulo, 16 de fevereiro de 2022.

CS BRASIL FROTAS LTDA

**EDUARDO
SOUSA**

**BOTELHO:0859
3699600**

Assinado de forma
digital por EDUARDO
SOUSA

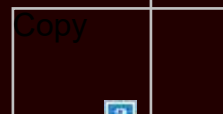
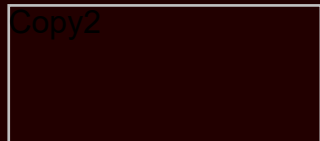
BOTELHO:08593699600

Dados: 2022.02.21

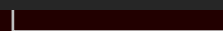
18:05:34 -03'00'

Contato: Eduardo Sousa Botelho

Telefones de Contato: (11) 2377 8068



Fechar Pub



Carsughi



Indústria Automobilística

Observatório Automotivo: O pior janeiro em 14 anos acende alerta de retração do mercado

por  Pedro Kutney | 8 de fevereiro de 2022

COMPARTILHAR



 Ouvir o texto deste post



Foto: Reprodução

Vendas de veículos leves recuaram 28% na comparação com 2021

Destá vez não foi só a falta de carros a entregar que derrubou o mercado de veículos leves, como aconteceu ao longo de 2021. A persistente escassez de componentes eletrônicos continua a segurar as vendas, mas em janeiro limitação da oferta de produtos se combinou com problemas de demanda, que acendem o alerta sobre uma possível retração do mercado. Todo começo de ano as vendas recuam sobre dezembro, normalmente o melhor desempenho dos doze meses anteriores, mas desta vez o tombo foi mais profundo do que o usual.

A associação dos fabricantes, a Anfavea, contabilizou apenas 116,8 mil emplacamentos de automóveis e utilitários leves, o que representa queda pronunciada de 28,2% na comparação com o resultado do mesmo mês de

2021. Foi o pior janeiro dos últimos 14 anos, segundo levantamento histórico da Autoinforme.

Sim, seguem faltando alguns modelos, mas em menor escala. Para além deste e de outros fatores conjunturais, incluindo a sazonal queda de vendas em janeiro e fatores extraordinários, como chuvas e novo alastramento da Covid-19, problemas estruturais da economia brasileira começam agora a aparecer com mais força, notadamente o aumento generalizado de preços combinado com queda também generalizada da renda da população.

Juros preocupam

O encarecimento dos veículos se soma ao crédito mais caro, responsável por viabilizar algo entre 55% e 60% das vendas de carros a pessoas físicas no país, que agora precisam pagar taxas de 26,8% ao ano nos novos financiamentos via CDC – um ano atrás essa média era de 18,5% ao ano.

“A elevação dos juros preocupa, porque está acima do esperado. Isso reduz as vendas financiadas, que representam mais da metade dos negócios”, alertou Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea, ao apresentar os resultados da indústria, na segunda-feira, 7. A taxa Selic (juro básico da economia) subiu de 2% ao ano um ano atrás para 10,75% agora, o que se configura no maior juro real do mundo (6,4% ao ano, descontada a inflação projetada).

“Era necessário subir para conter a inflação, mas o problema é a dose, o Banco Central está subindo a taxa 1,5 ponto a cada vez e já se fala em 12% no fim de 2022. Isso freia a atividade e podemos ter PIB negativo este ano”, avaliou Moraes.

“A alta nas taxas de juros encareceu o crédito e restringiu a aprovação de financiamentos – em torno de 68% das propostas foram aprovadas em janeiro. Também tivemos

queda na renda do consumidor, pelo aumento da inflação”, admite José Maurício Andreta Jr., presidente da Fenabreve, que reúne os concessionários.

Fatores extraordinários

Janeiro teve ainda fatores extras de dissuasão do consumo que pioraram o cenário tanto nas fábricas como nas concessionárias. O primeiro deles é a nova onda de infecções de Covid-19, que ainda causa restrições à circulação de pessoas, afeta o comércio e reduz a produção. “Não foi algo que aconteceu só aqui, a pandemia afetou a produção e as vendas em todos os maiores mercados do mundo”, ponderou Moraes.

Mesmo com 90% dos funcionários vacinados, a Anfavea calcula que no mês passado algo entre 6% e 7% dos empregados das fabricantes de veículos foram afastados com Covid, um contingente de 6 mil a 7 mil pessoas, provavelmente infectados pela variante ômicron do coronavírus, que embora de letalidade baixa entre os vacinados, é mais contagiosa e incapacita grande número de trabalhadores de uma semana a dez dias. Segundo a entidade, não houve interrupções na produção por causa da nova onda da pandemia, mas a produtividade foi reduzida.

Somando os períodos de paralisação das fábricas por férias coletivas, comuns entre dezembro e janeiro, com a queda de produtividade por absenteísmo de trabalhadores com Covid, a indústria no país produziu apenas 145,4 mil veículos no mês passado, uma forte retração de 27,4% em relação a um ano antes – quando o Brasil também enfrentava a segunda onda da pandemia, com número de mortes bem mais elevado.

Mas o volume produzido foi mais que suficiente para alimentar o mercado interno de 126,5 mil emplacamentos (incluindo caminhões e ônibus na soma) e as exportações de 27,6 mil

unidades, em alta de 6,6% sobre janeiro de 2021.

Também afetam o comércio e a logística de suprimentos as chuvas que atingiram severamente algumas regiões do país, como Minas Gerais, Bahia e Goiás, além de São Paulo mais recentemente, provocando enchentes e interrupções de estradas.

Cedo para “jogar a toalha”

Para o presidente da Anfavea, ainda é cedo para dizer se a alta dos juros e a consequente retração econômica será capaz de reduzir as vendas abaixo das previsões da entidade, que projeta para 2022 mercado interno total de 2,3 milhões de veículos, em alta moderada de 8,5% sobre 2021, quando o maior problema foi de oferta, com a falta de produtos a entregar.

“Fizemos as projeções levando em consideração os problemas de oferta e também de possível retração da demanda.

Precisamos tomar cuidado, ainda é cedo para assegurar que o cenário econômico já esteja fazendo efeito maior do que já era esperado em nossas previsões”, defende o presidente da Anfavea.

Para Andreta Jr., da Fenabrave, até o momento “o problema é conjuntural, em função dos baixos estoques das concessionárias, da persistente falta de produtos ainda provocada pela escassez de insumos e componentes, e também devido à sazonalidade do período, quando a renda familiar fica mais comprometida em função de gastos com impostos, matrículas e materiais escolares, por exemplo, o que acaba afetando a decisão de compra do consumidor”.

Caminhões descolam da retração, por enquanto

O cenário de mercado é o oposto para as vendas de caminhões, com 8,7 mil emplacamentos, no melhor janeiro

desde 2014 e alta de 15,5% sobre o mesmo mês de 2021. O aquecimento dos setores do agronegócio, sustentado por safras recordes e exportações crescentes, praticamente já garantiu a compra de toda a produção de modelos pesados pelos próximos seis meses.

O segmento de construção civil, também aquecido em 2021, começa a dar mostras de resfriamento, mas ainda segue comprando caminhões, assim como as operações de entregas urbanas de mercadorias, que vem alimentando as vendas de modelos leves, semileves e utilitários.

Mas também neste setor problemas estruturais brasileiros podem estragar a festa em 2022. As altas constantes do preço do diesel, que em 2021 encareceram o combustível em 44% e seguem elevando os custos este ano, podem levar transportadores a adiar a compra de novos caminhões para compensar os gastos maiores com a operação – e não só com o diesel, pois salários, manutenção e os próprios veículos estão (muito) mais caros do que há um ano.

Observações

- **Com Stellantis, Peugeot e Citroën têm a força**

Após mais de uma década de decadência e desempenho decepcionante, sempre abaixo da linha das dez marcas de carros mais vendidas do país, pode-se dizer que Peugeot e Citroën renasceram das cinzas, desde que passaram a integrar o Grupo Stellantis, há um ano. Os resultados, ao menos por enquanto, chegaram em menos da metade do tempo previsto por Antonio Filosa, presidente do grupo na América do Sul.

Em maio do ano passado, ele disse esperar retomar em 24 meses o mesmo sucesso que as duas francesas fizeram no Brasil dez anos antes, quando somavam em torno de 5% das vendas nacionais. Até aquele mês, ambas tinham menos de

2% de participação. Terminaram 2021 com 2,7% e saltaram para impressionantes 5,6% em janeiro. Ainda que seja um salto efêmero, usando os espaços deixados pelas concorrentes, que não conseguiram atender os pedidos por falta de peças para produzir, é fato que a recuperação está ganhando rápida tração e pode ser consolidada com a chegada de novos produtos em 2022, como o novo Citroën C3 e o Peugeot 2008 renovado.

Peugeot voltou ao ranking das dez mais, subiu da 12ª posição em dezembro para a nona em janeiro com market share de 3,5%, o maior em 14 anos, com 4 mil carros emplacados no mês, anotando crescimento meteórico de 163% na comparação com o resultado mensal de um ano antes, enquanto o mercado caiu 28% no mesmo período.

Citroën cresceu ainda mais, 207%, quadruplicando sua participação de mercado para 2,1% com quase 2,5 mil emplacamentos, a maioria, 2,3 mil, do único modelo nacional da marca vendido no país, o C4 Cactus, que em breve vai ganhar a companhia do novo C3 com “identidade mini-SUV”.

- **Alegria da GM dura pouco**

Durou pouco tempo a retomada da produção da linha Onix em Gravataí (RS), que após paralisação de cinco meses por falta de semicondutores em 2021, tinha reiniciado as atividades em agosto, recolocando a GM nas posições mais altas do ranking com a volta de seus carros mais vendidos às concessionárias Chevrolet – fechou o ano em terceiro lugar, mas subiu ao segundo em dezembro e janeiro. Depois de nova interrupção na parada de fim de ano entre 20 de dezembro e 2 de janeiro, a GM confirmou que vai parar novamente a planta por mais um mês, com férias coletivas de 21 de fevereiro a 20 de março. Desta vez a montadora alega que o motivo não é escassez de componentes, mas para fazer ajustes na fábrica. Ainda assim,

o resultado é o mesmo: perda de vendas por falta de carros a entregar.

- **Após melhor ano no Brasil, Volvo investe R\$ 1,5 bilhão**

A Volvo anunciou investimento de R\$ 1,5 bilhão no período 2022-2025, a ser aplicado em sua operação de caminhões e chassis de ônibus no Brasil, com fábrica em Curitiba (PR). O novo ciclo complementa o programa de R\$ 1 bilhão iniciado em 2020. Parte dos recursos será destinada a finalizar o desenvolvimento e produção local de motores diesel Euro 6, que passam a equipar os veículos pesados no país a partir de 2023, para atender a legislação brasileira de emissões em sua nova fase, o Proconve P8. Também está nos planos a fabricação no país de veículos elétricos de carga e passageiros.

O novo aporte foi assegurado após o melhor ano de vendas da Volvo no mercado brasileiro, com 21,8 caminhões semipesados e pesados vendidos em 2021, crescimento de 45,7% sobre 2020, o que levou a outro recorde: o braço financeiro do grupo Volvo Financial Services somou R\$ 4,8 bilhões em novos financiamentos, valor 65% acima do registrado um ano antes. Já a divisão de ônibus foi bem melhor no mercado externo: dos quase 1,2 mil chassis vendidos, 812, ou 61%, foram exportados a partir de Curitiba para países da América Latina e África.

- **Na Argentina, só 9 dias de produção**

Começou devagar quase parando o ano para os fabricantes na Argentina, que projetam crescimento de quase 30% na produção de veículos no país este ano – o equivalente a 558 mil unidades. Janeiro não contribuiu para essa previsão. Com paralisações de fábricas em férias coletivas e por falta de semicondutores, sobraram só nove dias de atividades no primeiro mês de 2022, produzindo o total de apenas 18,6 mil

carros e utilitários, uma baixa de 23% em comparação com janeiro de 2021. Exportações de 9,3 mil veículos, mais da metade deles direcionadas ao Brasil, também caíram 22% sobre o mesmo mês do ano passado.

- **VWCO dá salto em exportações**

Com um longo salto de 4,7 mil para 8,4 mil veículos embarcados, a Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) apurou robusto crescimento de 80% nas exportações em 2021, comparado a 2020. O número é também 61% maior do que as 5,2 mil unidades exportadas em 2019, antes do impacto da pandemia, mas ainda está 22% abaixo do recorde de 10,8 mil alcançado em 2007.

O resultado é atribuído ao plano de internacionalização da VWCO, que tem sede mundial no Brasil e faz parte do Grupo Traton (junto com MAN e Scania). A fabricante busca expandir as vendas externas para mercados além da América Latina, especialmente África e Ásia.

No ano passado houve sensível mudança nos principais destinos externos dos caminhões e ônibus VW produzidos em Resende (RJ): a Argentina, historicamente o maior comprador, caiu para a quarta posição, ultrapassada por México (onde a VWCO tem uma linha de montagem) em primeiro, seguido por Chile e Colômbia.

- **Agora é Mercedes-Benz Group**

Foi concluída em 1º de fevereiro a divisão do Daimler Group em duas empresas independentes, com o lançamento das ações na Bolsa de Frankfurt do agora chamado Mercedes-Benz Group AG, que agrega o desenvolvimento, produção e vendas de carros e vans da marca icônica. Antes, em dezembro, foi destacada do grupo e listada separadamente na bolsa alemã a Daimler Truck AG, que integra todas as

operações globais de caminhões e ônibus das marcas Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, Fuso, BharatBenz, Thomas Built e Setra. A companhia decidiu se dividir em duas há pouco mais de um ano, alegando que a separação concentrará o foco nos negócios específicos de cada uma, melhorando o resultado de ambas. A conferir nos próximos balanços.

- **Audi promove Roscheck e Rojas assume no Brasil**

Após arrumar as contas da Audi no Brasil – abatidas por alguns anos de políticas kamikazes de preços para ganhar mercado sem mirar o lucro –, Johannes Roscheck foi promovido a tomar conta do caixa global do grupo na matriz em Ingolstadt, Alemanha, onde neste fevereiro assumiu o posto de chefe de finanças corporativas e controladoria.

Antes de se despedir em bom português – entre idas e vindas ele passou no Brasil cerca de um terço de sua carreira de quase 30 anos no setor automotivo, os últimos cinco na presidência da operação brasileira da Audi –, o austríaco Roscheck ainda teve tempo de anunciar, em dezembro, a retomada da montagem nacional de carros da marca em São José dos Pinhais (PR), que ficou paralisada durante 2021.

O chileno Daniel Rojas, desde 2019 diretor de vendas no mercado brasileiro, é o novo presidente da Audi no país. Promete avançar com lançamentos, planos de eletrificação e manter “expansão sustentável” – eufemismo para crescer sem perder dinheiro, a mesma prática que valeu a promoção de seu antecessor.

Leia também a coluna passada:

Observatório Automotivo: Great Wall promete evoluir rápido no Brasil



Fabricante chinesa vai produzir em Iracemápolis somente picapes e SUVs híbridos, com tecnologias de direção autônoma e conexão 5G Em mais uma comprovação da meteórica (e invejável) evolução tecnológica da ... Continue lendo



Portal Carsughi

ANFAVEA

AUTOINFORME

CAMINHÃO

CARROS NOVOS

COVID

EMPLACAMENTO

FENABRAVE

JUROS

MERCADO



PEDRO KUTNEY

Pedro Kutney é jornalista especializado em economia, finanças e indústria automotiva. É autor da coluna Observatório Automotivo, especializada na cobertura do setor automotivo. Ao longo de mais de 35 anos de profissão, foi editor do portal Automotive Business, editor da revista Automotive News Brasil e da Agência AutoData. Foi editor assistente de finanças no jornal Valor Econômico, repórter e redator das revistas Automóvel & Requite, Quatro Rodas e Náutica.



Anterior

Renault Duster 2023 finalmente ganha motor 1.3 turbo

Próximo

Aston Martin DBX707 é o SUV que faz de 0 a 100 km/h em 3,3 segundos



Estamos de cara nova!

Nova Exame



ACADESSINE



Home → Bússola → Quais são as projeções para o futuro em meio à crise do setor automotivo?

UM CONTEÚDO BÚSSOLA

BÚSSOLA

Quais são as projeções para o futuro em meio à crise do setor automotivo?

Impactos causados pela escassez mundial de semicondutores têm previsão de normalização apenas no segundo semestre de 2022

Por Bússola

Publicado em: 14/01/2022 às 08h00

Alterado em: 13/01/2022 às 16h50

access_time Tempo de leitura: 4 min





Em 2021, ticket médio de um carro no Brasil foi de quase 20% superior ao de 2020 (Alan Schein Photography/Getty Images)

Por Tiago Fernandes*

A escassez mundial de semicondutores — os microchips que integram um veículo — impactou diretamente os preços dos automóveis, especialmente em 2021, fazendo o ticket médio de um carro no Brasil custar cerca de R\$ 110 mil, valor quase 20% superior ao registrado em dezembro de 2020. E a previsão é que a situação comece a normalizar apenas no segundo semestre de 2022.

Essa crise mundial teve início no último ano com o surgimento da covid-19 e a diminuição da produção da indústria e, conseqüentemente, das fábricas que produzem chips. Só que, durante o mesmo período, foi registrado um aumento significativo nas vendas de aparelhos eletrônicos como laptops, smartphones, tablets, televisores, que também precisam de semicondutores para a fabricação.

Passado o período inicial da pandemia, voltou a crescer exponencialmente a procura por automóveis e

a indústria sentiu o golpe. Para ter uma ideia, no último ano a crise dos semicondutores impactou marcas de volume: a Chevrolet ficou mais de cinco meses sem produzir o Onix, e a Volkswagen teve que retirar a central multimídia do Fox. Assim como também marcas de luxo: a Audi anunciou que a escassez de componentes a forçou a entregar ao cliente apenas a chave de lâmina tradicional, sem o sistema presencial

Com a falta de componentes no mercado e a baixa produção por parte das montadoras — o tempo médio de espera por um carro zero quilômetros passou a ser de três a seis meses —, as pessoas começaram a investir em veículos semi-novos, valorizando, e muito, o preço de um usado pela tabela Fipe.

Oportunidade para as concessionárias

As concessionárias vendem carros da mesma forma há cerca de cem anos. Com a transformação digital acelerada pela pandemia, as concessionárias precisaram se adaptar e inovar o modelo de negócio.

Com a falta de veículos novos no mercado, foi preciso inserir tecnologias para o showroom digital da concessionária estar preparado para oferecer à pessoa física a possibilidade de percorrer o processo de avaliação do seu usado e venda de forma digital ou semi-presencial.

A comunicação também precisou estar integrada, para informar ao mercado que ela está comprando veículo e também oferecendo ótimas oportunidades de consórcio e até mesmo veículos por assinatura. Está com os dias contados quem não está acompanhando essa digitalização do setor.

Expectativa para 2022

2021 foi um ano agitado por vários leilões de infraestrutura, incluindo portos, aeroportos, estradas, energia e 5G. Isso pode significar também investimentos em diversos segmentos para o próximo ano, incluindo a indústria automobilística.

No início de 2022, a Toyota vai iniciar o terceiro turno da sua produção na cidade de Sorocaba (SP). Nissan (RJ) e Citroën (RJ) retomam o segundo turno também no primeiro trimestre do ano. A chinesa Great Wall efetuou a compra da fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis (SP) para começar a produzir no primeiro trimestre de 2023 — investirá ao menos R\$ 1,5 bilhão.

A Stellantis está aplicando cerca de R\$ 16 bilhões (2019-2025). A Renault investiu R\$ 1,1 bilhão (2021-2022). A Volkswagen confirmou em novembro investir R\$ 7 bilhões na América Latina, especificamente no Brasil e Argentina. Como a marca tem quatro fábricas aqui, estima-se que mais de 80% desse

montante se destinará ao Brasil.

Apesar de estarmos passando por uma das piores crises do setor de automóveis no mundo, a expectativa é que o setor volte a crescer a partir de agosto do próximo ano e se consolide até meados de 2023. As dificuldades apresentadas nos últimos meses ensinou, e muito, às fabricantes (produção e logística) e concessionárias (inovação e digitalização), cabe aos setores seguirem as tendências para se fortalecerem novamente.

**Tiago Fernandes é CEO e fundador da AutoForce, martech que desenvolve tecnologias e soluções de marketing digital para o segmento automotivo*

Veja também

Assine os boletins da **Bússola**

Receba nossos artigos, entrevistas, lives e podcasts

Siga a Bússola nas redes: [Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Twitter](#) | [Facebook](#) | [Youtube](#)

Veja também

Veja também



Bússola

Reflexões sobre o caso Theranos e a importância da validação numa startup

query_builder 11 jan 2022 - 12h01



Bússola

Empreendedor, defina suas metas para internacionalizar sua startup em 2022

query_builder 7 jan 2022 - 12h01



Bússola

4 tendências para o e-commerce brasileiro em 2022

query_builder 5 jan 2022 - 13h01

CARROS

ECONOMIA BRASILEIRA

EMPRESAS DE TECNOLOGIA

VEÍCULOS



Toyota prevê queda na meta anual de produção por escassez de chips

Segundo Kazunari Kamakura, executivo da montadora, atingir a marca de 9 milhões de veículos será "extremamente difícil"



Logo da Toyota em evento internacional em Genebra 5/3/2019 REUTERS/Pierre Albouy

Por Tim Kelly, da Reuters

18/01/2022 às 12:14 | Atualizado 18/01/2022 às 13:35



A [Toyota](#) disse nesta terça-feira (18) que estima que não cumprirá a meta anual de [produção](#) de 9 milhões de [veículos](#), uma vez que a concorrência por semicondutores significou não haver o suficiente para aumentar a produção de carros e compensar a produção perdida durante a pandemia no ano passado.

“Atingir a marca de 9 milhões será extremamente difícil”, disse Kazunari Kamakura, executivo da maior [montadora](#) do mundo, durante um briefing online. A Toyota, acrescentou, não podia prever quanto tempo a falta de [chips](#) iria durar.

A Toyota e outras montadoras foram forçadas a reduzir a produção mesmo com a recuperação da demanda em mercados principais, como a [China](#).

O aumento nas infecções pela variante Ômicron não levou em consideração as últimas perspectivas de produção, mas é, no entanto, uma preocupação para a Toyota, disse Kamakura. O ano comercial da Toyota vai de abril a março.

As medidas de isolamento por causa da Covid-19 no ano passado interromperam o fornecimento de componentes de fábricas no Sudeste Asiático.

A montadora disse que construirá 700.000 carros globalmente em fevereiro, mais do que no ano passado, mas 150.000 a menos do que havia planejado inicialmente.

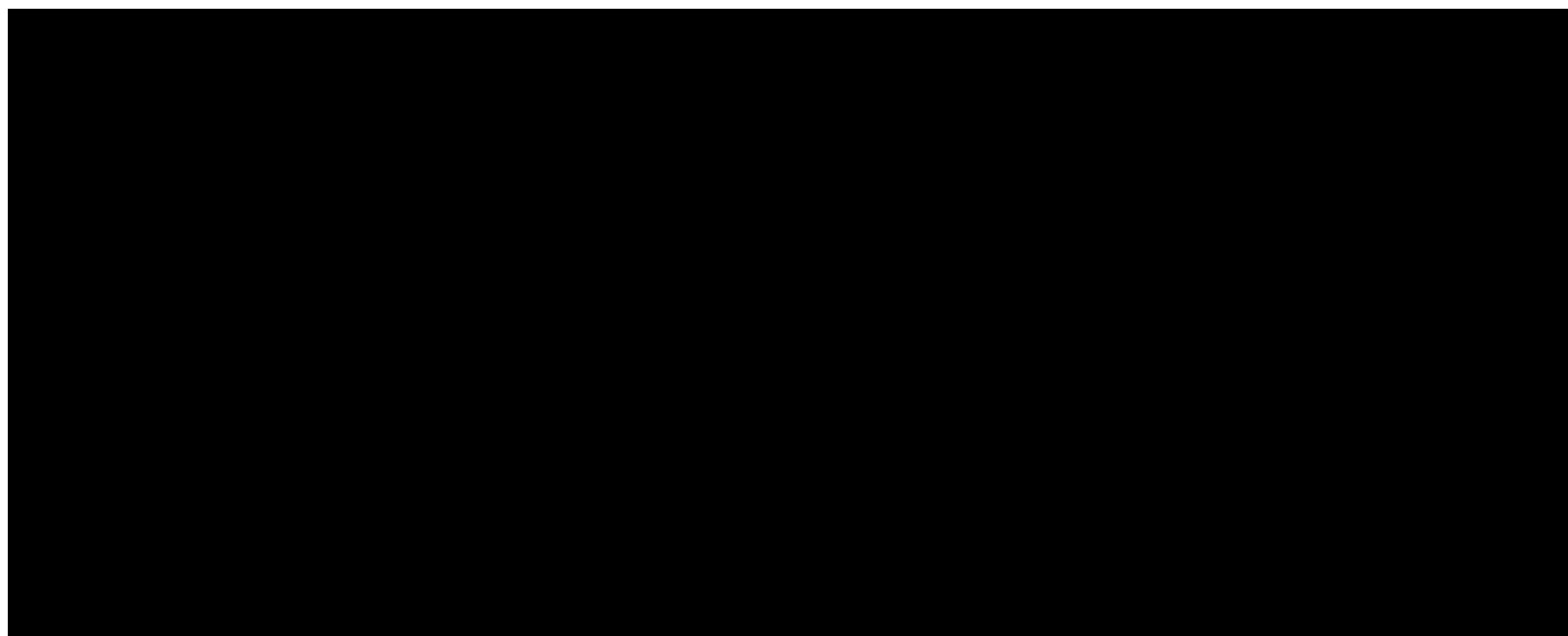
Para atingir sua meta de produção anual de 9 milhões, estabelecida em setembro, a Toyota teria que construir 1 milhão de veículos em março.

[BRASIL](#)

[Principal](#) [Destaques](#) [Observatório Automotivo](#)

Indústria: Falta de chips custou 345,5 mil carros ao Brasil em 2021

E 2022 começa com perda contratada de quase 30 mil veículos, segundo estimativa da AFS





17 Janeiro 2022 em 13:04

14

Por: Pedro Kutney

Foi grande e irrecuperável o impacto da falta de chips para produzir as dezenas de centrais eletrônicas que equipam os carros. Segundo estimativas consolidadas pela consultoria Auto Forecast Solutions (AFS), com sede nos Estados Unidos, que monitora semanalmente mais de 400 fábricas no mundo todo, no ano passado 10,2 milhões de veículos leves deixaram de ser produzidos globalmente porque faltaram semicondutores para seus sistemas. No Brasil, a perda foi de 345,5 mil unidades.

Foi esse o tamanho da crise dos semicondutores no país, que provocou paralisações e reduções de produção de nove fabricantes em 15 plantas de montagem de automóveis e utilitários leves.



Para quantificar o impacto, caso essas unidades tivessem sido montadas, a produção brasileira teria alcançado 2,42 milhões de veículos leves, o que representaria um robusto crescimento de 27% sobre 2020, resultado até acima da primeira projeção da Anfavea feita em janeiro do ano passado, que estimava expansão de 25%, e bem melhor do que o decepcionante avanço realizado de 8,7% (2 milhões).

Na prática, sem a falta de semicondutores não teriam faltado carros para entregar, as vendas domésticas poderiam ter avançado mais de 15% (em vez do píffio 1,1%), as filas de espera por alguns modelos que ultrapassaram três meses seriam menores, as exportações poderiam ter

Encontre um veículo

BOMBANDO



Teste Jeep
Commander Limited

crescido acima dos 20% (em vez de 13,8%). Os fabricantes também teriam lucrado mais, porque a escassez de componentes causou prejuízos com o afastamento temporário de empregados enquanto as fábricas foram paralisadas por longos períodos, o que gerou perda de faturamento sem redução equivalente de custos.



Problema persistente

Os cortes no fornecimento de componentes foram se agravando no decorrer de 2021 na mesma medida em que a procura por veículos cresceu, após o primeiro impacto da pandemia em 2020, e os poucos fornecedores de semicondutores no mundo não conseguiram retomar a produção na velocidade e quantidade desejadas. Com isso, faltaram carros. Em diferentes graus, todos os fabricantes produziram abaixo da demanda global.

O cenário melhorou no fim de 2021, mas os problemas de fornecimento de semicondutores já causaram muitos estragos e estão longe de serem resolvidos, continuam a afetar severamente a produção global da indústria automotiva. O levantamento da AFS aponta que este mês os fabricantes já deixaram de produzir 62 mil carros no mundo por falta de chips, e as paralisações já anunciadas projetam uma redução contratada de quase 800 mil.

[TD380: Tudo que você precisa](#)



[Semana Motor1.com: volta do Salão, chegada do City hatch e mais](#)



[Renault lança Duster 2023 com motor 1.3 turbo flex; veja preços](#)



[Motor1.com Podcast #157: O fim dos hatches aventureiros?](#)



[Varejo em janeiro: Hyundai Creta e HB20 fazem dobradinha](#)

No Brasil, as paradas realizadas no começo do ano resultam em uma perda estimada de 13,8 mil veículos que deixaram de ser produzidos em seis fábricas de cinco fabricantes, mas paralisações programadas apontam para volume perdido ainda maior, de quase 30 mil unidades, segundo calcula a AFS.

Todos os executivos ouvidos são unânimes em dizer que estão conseguindo comprar mais chips, mas ainda em quantidade abaixo do necessário, apontando que o problema deve persistir até o fim do ano.

A consultoria Boston Consulting Group (BCG) estima que nos próximos 12 meses a falta de chips deve reduzir a produção global de veículos em 7 milhões a 8 milhões de unidades. Ou seja, o problema continua bem grande. A BCG calcula ainda a perda de 4 milhões de carros em 2023, 1 milhão em 2024 e a normalização total do fornecimento de semicondutores para o setor automotivo só em 2025.

3 Fotos



GM lidera perdas no Brasil em 2021

Em 2021 a [General Motors](#) perdeu a liderança no Brasil após cinco anos no topo do ranking de vendas, desceu ao terceiro lugar, porque encabeçou por larga margem a lista dos fabricantes que mais perderam com a falta de semicondutores (veja tabela mais abaixo).

Segundo o levantamento da AFS, as três fábricas brasileiras de montagem da GM deixaram de produzir 179,3 mil carros no ano passado, sendo que a planta de Gravataí (RS) foi a campeã nacional de perdas: 107,8 mil unidades não foram fabricadas em cinco meses de paralisação completa. Em São Caetano do Sul (SP) a redução também foi grande, a segunda maior do país: 63,2 mil carros a menos.

Na segunda posição do ranking de perdas, bastante abaixo da GM, ficou a **Volkswagen**, que deixou de produzir 70,7 mil veículos em 2021 nas suas três fábricas de montagem no Brasil, com a planta Anchieta, em São Bernardo do Campo (SP), como a terceira que mais perdeu produção no país: 34,9 mil carros a menos.



A Renault em São José dos Pinhais (PR) foi a terceira montadora e fábrica que mais perdeu produção em 2021, calculada pela AFS em 34,7 mil carros.

A Stellantis com os veículos Fiat, Jeep, Peugeot e Citroën produzidos no Brasil liderou com

folga o mercado local porque conseguiu administrar melhor a falta de chips, mas não saiu ileso da crise. Foi a quarta fabricante que mais perdeu produção em 2021, principalmente na linha da Fiat em Betim (MG), que na estimativa da AFS deixou de produzir 32,3 mil carros com suspensão de um turno por vários meses. A isso se somam quase 2 mil unidades perdidas em Porto Real (RJ), onde são fabricados os modelos Peugeot e Citroën. A fábrica da Jeep em Goiana (PE) não reportou perdas, mas teve reduções de ritmo.



A coluna anterior:

 [Indústria: Após ano chocho, nada muito melhor em 2022](#)

OBSERVAÇÕES



• Novo presidente entre o lucro e market share

Achim Puchert chegou semana passada para assumir a presidência da [Mercedes-Benz](#) do Brasil. Em seu primeiro contato com jornalistas brasileiros, disse que seu objetivo é encontrar equilíbrio entre lucro – que a empresa diz estar no caminho de retomar no país – e participação de mercado. Em 2021 a fabricante perdeu a liderança do mercado brasileiro de caminhões após cinco anos no topo, fato creditado à falta de chips que não permitiu atender todas as encomendas. Novos investimentos? Só depois de ver o retorno do programa de R\$ 2,4 bilhões aplicado entre 2018 e 2022.



• **Motorização acima da inflação**

Levantamento da KBB Brasil aponta que os preços de carros zero-quilômetro lançados no ano passado como modelos 2022 subiram 18,4%, em média, quase o dobro da inflação anual medida pelo IPCA, que fechou em 10%. As montadoras mexeram bem menos nas tabelas dos modelos 2021, que tiveram reajuste médio de 9%, ainda assim o dobro do aumento de 4,3% acumulado em 2020. No caso de usados os valores também subiram bem acima do IPCA: média de 17,2% para veículos seminovos de 0 a 3 anos de idade e de 22,5% entre os de 4 a 10 anos.



- **Maior mercado de usados da história**

A falta de carros zero-quilômetro e aumentos de preços direcionaram a demanda para o mercado de usados em nível recorde. Dados consolidados pela Fenabrave revelam que 2021 registrou o maior volume de veículos usados negociados da história no Brasil. Ao todo, trocaram de dono 11,2 milhões de automóveis e comerciais leves (+18,8% sobre 2020), 397,3 mil caminhões (+19,2%), 43 mil ônibus (+28%) e 3,3 milhões de motos (+17,5%). O movimento também fez subir os valores médios de negociação.



- **Toyota lidera na Argentina e quer ampliar fábrica**

No ano em que as vendas de veículos leves na Argentina cresceram 9,8% (355,5 mil emplacamentos), a [Toyota](#) avançou nada menos que 68,6%, para 73,5 mil unidades. Pela primeira vez a marca japonesa alcançou a liderança do mercado argentino, com robusta participação de 26,7%, contra 15,6% da segunda colocada, a Volkswagen. E a picape Hilux foi o segundo veículo mais vendido do país, 27,1 mil unidades emplacadas, expansão de 42,2% sobre 2020.

Desde 1997 fabricando apenas dois modelos em Zárate, a própria [Hilux](#) e o SUV derivado [SW4](#), pelo sexto ano consecutivo a Toyota foi outra vez a fabricante que mais

produziu (142,5 mil, +52%) veículos na Argentina e a que mais exportou: 114 mil, +64%, 80% da produção, para 27 países na América Latina. Para atender à demanda crescente, em 2022 a empresa planeja ampliar a capacidade de produção de 140 mil para quase 170 mil unidades/ano e contratar mais 500 funcionários na planta, que assim chegará a cerca de 7 mil empregados.



• Mais otimismo na Argentina

Após fechar 2021 com crescimento robusto sobre 2020 de 69% na produção (434,7 mil veículos) e de 88% nas exportações (259,3 mil) – o Brasil comprou 66,3% deste total –, a associação dos fabricantes instalados na Argentina, a Adefa, estima um novo salto em 2022, com incremento de 28,3% no volume de carros e comerciais leves produzidos no país, chegando a 557,7 mil, e vendas externas 34,3% maiores, equivalente a 348,2 mil unidades exportadas. As projeções foram apresentadas semana passada por representantes da indústria ao governo argentino.



• **VWCO nas Filipinas**

Pela primeira vez em sua história de 40 anos a Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) terá um importador oficial na Ásia. A porta de entrada é pelas Filipinas, onde a MAN Automotive Concessionaires Corp. (MACC) já vendeu todo o lote inicial de 43 veículos embarcado ao país. Ao todo o representante vai oferecer dez modelos entre caminhões das famílias Delivery e Constellation e chassis de ônibus Volksbus, com configurações preparadas pela engenharia da montadora brasileira especialmente.



Por: [Pedro Kutney](#)

**INSTRUMENTO PARTICULAR DE 42ª ALTERAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO CONTRATO SOCIAL DA
CS BRASIL FROTAS LTDA.**

CNPJ/ME 27.595.780/0001-16

NIRE 35.230.535.746

Por meio do presente instrumento, a parte adiante nomeada e qualificada:

CS BRASIL PARTICIPAÇÕES E LOCAÇÕES S.A., com sede na Avenida Saraiva, 400, sala 10A, Bairro Vila Cintra, Mogi das Cruzes - SP, CEP 08745-900, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 35.502.310/0001-99, com seu ato constitutivo registrado na Junta Comercial do Estado de São Paulo ("JUCESP") sob o NIRE 35300559631, neste ato representada por seus Diretores **João Bosco Ribeiro de Oliveira Filho**, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da cédula de identidade RG MG 7.592.374-SSP/MG, inscrito no CPF/ME sob o nº 043.780.526-36 e **Anselmo Tolentino Soares Junior**, brasileiro, casado, contador, portador da cédula de identidade RG nº CM881638-RFB/RU, inscrito no CPF/ME sob o nº 028.449.777-07, ambos com endereço comercial na Avenida Saraiva, nº 400, Brás Cubas, Mogi das Cruzes, Estado de São Paulo, CEP 08745-900;

Única sócia da **CS BRASIL FROTAS LTDA.**, com sede na Avenida Saraiva, 400, sala 08, na cidade de Mogi das Cruzes - SP, CEP 08745-900, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 27.595.780/0001-16, com seu ato constitutivo arquivado na JUCESP registrado sob NIRE 35.230.535.746, doravante denominada apenas Sociedade resolve:

1. Aumentar o capital social da Sociedade em R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) mediante criação de 100.000.000 (cem milhões) de quotas sociais, com valor nominal de R\$ 1,00 (um real) cada uma, passando o capital social de R\$ 776.722.201,00 (setecentos e setenta e seis milhões e setecentos e vinte e dois mil e duzentos e um reais), dividido em 776.722.201 (setecentos e setenta e seis milhões e setecentos e vinte e dois mil e duzentos e uma) quotas sociais, com valor nominal de R\$ 1,00 (um real) cada uma, para de R\$ 876.722.201,00 (oitocentos e setenta e seis milhões, setecentos e vinte e dois mil e duzentos e um reais), dividido em 876.722.201 (oitocentos e setenta e seis milhões, setecentos e vinte e dois mil e duzentos e uma) quotas sociais, com valor nominal de R\$ 1,00 (um real) cada uma. As novas quotas subscritas pela CS BRASIL PARTICIPAÇÕES E LOCAÇÕES S.A., estão sendo por ela integralizadas, na presente data, em moeda corrente nacional, mediante a capitalização do referido valor contabilizado a título de adiantamento para futuro aumento de capital.

1.1. Em razão da deliberação acima, a Cláusula 4ª do Contrato Social passa a vigorar com a seguinte redação:

"Cláusula 4ª - O capital social da Sociedade, totalmente subscrito e integralizado em bens e em moeda corrente nacional, é de R\$ 876.722.201,00 (oitocentos e setenta e seis milhões, setecentos e vinte e dois mil e duzentos e um reais), dividido em 876.722.201 (oitocentos e setenta e seis milhões, setecentos e vinte e



dois mil e duzentas e uma) quotas sociais, com valor nominal de R\$ 1,00 (um real) cada uma, detidas integralmente pela sócia **CS BRASIL PARTICIPAÇÕES E LOCAÇÕES S.A.**

Parágrafo único- Nos termos do artigo 1.052 do Código Civil, a responsabilidade de cada um dos sócios é restrita ao valor de suas quotas, mas todos respondem solidariamente pela integralização do capital social."

2. Observada as deliberações acima, a Sócia resolve consolidar o Contrato Social da Sociedade, que passa a vigorar com a seguinte redação:

CONTRATO SOCIAL DA CS BRASIL FROTAS LTDA.
CNPJ/ME 27.595.780/0001-16
NIRE 35.230.535.746

CAPÍTULO I – DA DENOMINAÇÃO SOCIAL, SEDE, OBJETO E PRAZO DE DURAÇÃO

Cláusula 1ª - A CS BRASIL FROTAS LTDA. é uma sociedade limitada e tem sua sede e foro na Avenida São Paulo nº 400, sala 08, na cidade de Mogi das Cruzes, Estado de São Paulo, CEP 08745-900, podendo, por deliberação de seus sócios, criar ou extinguir filiais, escritórios, estabelecimentos, ou outras dependências em todo território nacional e no exterior.

Parágrafo único- A Sociedade possui as seguintes filiais:

SÃO PAULO – SP Rua Julia Santos Paiva Rio, nº 166, sala 02, Bairro Vila Santana, São Paulo – SP, CEP 04679-000. (CNPJ/ME 27.595.780/0002-05 – NIRE 35905320441)	GUARAREMA – SP Rua Dr. Falcão, nº 606, sala 02, Bairro Centro, Guararema – SP, CEP 08900-000. (CNPJ/ME 27.595.780/0003-88 -NIRE 35905320459)
SÃO PAULO – SP Rua Eugenio de Freitas, nº 454, sala 02, lote A, Vila Guilherme, São Paulo – SP, CEP 02060-000. (CNPJ/ME 27.595.780/0004-69 - NIRE 35905321030)	NATAL – RN Avenida Bernardo Vieira, nº 813, Bairro Quintas, Natal – RN, CEP 59035-015. (CNPJ/ME 27.595.780/0005-40 – NIRE 24900298774)
SÃO JOSÉ – SC Avenida Josué di Bernardi, nº 14, sala 02, Bairro Campinas, São José – SC, CEP 88101-200. (CNPJ/ME 27.595.780/0006-20- NIRE 42901164652)	GOIÂNIA - GO Rua João Alves de Quelroz, 670, sala 02, Chácara Retiro, Goiânia – GO, CEP 74665-832. (CNPJ/ME 27.595.780/0007-01- NIRE 52900946442)
ANANINDEUA – PA Rodovia BR 316, s/n, km 5, galpão 13, sala CS Brasil 2, Bairro Coqueiro, Ananindeua-PA, CEP 67015-220 (CNPJ/ME 27.595.780/0008-92 -NIRE 15900462984)	VÁRZEA GRANDE – MT Rodovia dos Imigrantes, s/n, sala 02, km 24, Bairro Jeanne, Várzea Grande – MT, CEP 78132-400. (CNPJ/ME 27.595.780/0009-73 - NIRE 51900449120)
RECIFE – PE Rua Guimarães Peixoto, 75, sala 1208, Edif. One Way, Núcleo Emp., Bairro Casa Amarela, Recife - PE, CEP 52051-305. (CNPJ/ME 27.595.780/0010-07 – NIRE 26900732581)	CONTAGEM – MG Avenida Sócrates Mariani Bittencourt, 1139, sala 2, Bairro Cinco, Contagem – MG, CEP 32010-010. (CNPJ/ME 27.595.780/0011-98 - NIRE 31902560811)



PORTO ALEGRE – RS Rua Laura Muller, nº 860, sala 106 B, Bairro Navegantes, Porto Alegre – RS, CEP 90240-130. (CNPJ/ME 27.595.780/0012-79 - NIRE 43901905874)	TERESINA – PI Rua Guaporé, nº 2074, sala 02, Bairro Aeroporto, Teresina – PI, CEP 64007-050. (CNPJ/ME 27.595.780/0013-50 - NIRE 22900203313)
BELO HORIZONTE – MG Avenida Barão Homem de Melo, nº 2781, loja 3, sala 5, Bairro Estoril, Belo Horizonte – MG, CEP 30494-085. (CNPJ/ME 27.595.780/0014-30 - NIRE 31902565198)	CURITIBA – PR Avenida Marechal Floriano Peixoto, nº 3890, Bairro Parolin, Curitiba – PR, CEP 80220-001. (CNPJ/ME 27.595.780/0015-11 - NIRE 41901692755)
SALVADOR – BA Rodovia BA 526, nº 2091, galpão 12, bairro Cassange, Salvador – BA, CEP 41505-220. (CNPJ/ME 27.595.780/0016-00 - NIRE 29901255500)	CAMPINAS – SP Avenida Barão de Itapura, 2447, 2473, sala 01, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13073-300 (CNPJ/ME 27.595.780/0017-83 - NIRE 35905646273)
FORTALEZA – CE Rua Maximiano Barreto, 33, sala 02, Bairro Messejana, Fortaleza – CE, CEP 60842-160. (CNPJ/ME 27.595.780/0018-64 - NIRE 23900649835)	VITORIA – ES Avenida Fernando Ferrari, 2727, sala 01, Segurança da Lar, Vitoria – ES, CEP 29072-340. (CNPJ/ME 27.595.780/001945 - NIRE 32900603620)
BRASÍLIA – DF Setor Scia, s/n, quadra 8, conjunto 11, Lote 21, Zona Industrial (Guara), Brasília – DF, CEP 71250-725. (CNPJ/ME 27.595.780/0020-89 - NIRE 53900390615)	UBERLÂNDIA – MG Rua Paris, 1527, Bairro Tibery, Uberlândia – MG, CEP 38405-082. (CNPJ/ME 27.595.780/0021-60 - NIRE 31902691151)
RECIFE – PE Avenida Marechal Mascarenhas Moraes, 2080, sala B, Bairro Imbiribeira, Recife – PE, CEP 51180-001. (CNPJ/ME 27.595.780/0022-40 - NIRE 26900781973)	PALMAS – TO Quadra 912 Sul Alameda 7, s/n, Conj. Q1, lote 1, Plano Diretor Sul, Palmas – TO, CEP 77023-482. (CNPJ/ME 27.595.780/0023-21 - NIRE 17900177327)
JOÃO PESSOA – PB Avenida Liberdade, 3580, galpão 2, bloco B, sala 01, Centro, Bayeux - PB, CEP 58110-160 (CNPJ/ME 27.595.780/0024-02 - NIRE 25900440351)	RIO DE JANEIRO – RJ Avenida Brasil, 8191, sala 01, Ramos, Rio de Janeiro – RJ, CEP 21030-000 (CNPJ/ME 27.595.780/0025-93 - NIRE 33901559731)
CAMPO GRANDE – MS Avenida Eduardo Elias Zahran, 2871, sala 01, Vila Antonio Vendas, Campo Grande – MS, CEP 79003-000. (CNPJ/ME 27.595.780/0026-74 - NIRE 54920043679)	UBERABA – MG Avenida Tenente Coronel Bento Ferreira, 160, Bairro Merces, Uberaba – MG, CEP 38060-240. (CNPJ/ME 27.595.780/0027-55 - NIRE 31920010003)
PORTO VELHO – RO Avenida Lauro Sodré, 1108, sala 06, Bairro Olaria, Porto Velho – RO, CEP 76801-284. (CNPJ/ME 27.595.780/0028-36 - NIRE 11900292201)	NOSSA SENHORA DO SOCORRO – SE Rodovia BR 101, s/n, km 92, sala 03, Bairro Palestina, Nossa Senhora do Socorro – SE, CEP 49160-00. (CNPJ/ME 27.595.780/0029-17 - NIRE 28900292206)
FEIRA DE SANTANA – BA Rodovia BR 324, s/n, Bairro humildes, Feira de Santana – BA, CEP 44135-000. (CNPJ/ME 27.595.780/0030-50 - NIRE 29902016746)	MANAUS – AM Avenida Torquato Tapajós, 6464, sala 2, Bairro Manaus – AM, CEP 69058-830
VÁRZEA GRANDE – MT Avenida Carmindo de Campos, 2347, sala 1º, Jardim Paulista, Várzea Grande – MT, CEP 78065-310	

Cláusula 2ª - A Sociedade tem por objeto a locação de veículos automotores, máquinas e equipamentos de qualquer natureza, com ou sem condutor, e prestação dos serviços de gerenciamento e gestão de frota, podendo ainda, participar de outras sociedades, como sócia ou acionista.

Cláusula 3ª - O prazo de duração da sociedade é indeterminado, tendo iniciado suas atividades em 20/03/2017.



CAPÍTULO II – DO CAPITAL SOCIAL

Cláusula 4ª - O capital social da Sociedade, totalmente subscrito e integralizado em bens e em moeda corrente nacional, é de R\$ 876.722.201,00 (oitocentos e setenta e seis milhões, setecentos e vinte e dois mil e duzentos e um reais), dividido em 876.722.201 (oitocentos e setenta e seis milhões, setecentos e vinte e dois mil e duzentas e uma) quotas sociais, com valor nominal de R\$ 1,00 (um real) cada uma, devidas integralmente pela sócia **CS BRASIL PARTICIPAÇÕES E LOCAÇÕES S.A.**

Parágrafo único- Nos termos do artigo 1.052 do Código Civil, a responsabilidade de cada um dos sócios é restrita ao valor de suas quotas, mas todos respondem solidariamente pela integralização do capital social.

CAPÍTULO III – ADMINISTRAÇÃO E REPRESENTAÇÃO

Cláusula 5ª - A administração da Sociedade será realizada por uma Diretoria composta por até 5 (cinco) membros, sócios ou não, podendo ser eleitos em ato separado e/ou no Contrato Social, os quais atuarão sob a designação de Diretor sem designação específica, aos quais caberão a administração da Sociedade na forma prevista neste Contrato.

§ 1º - A Sociedade será representada sempre em conjunto de 02 (dois) diretores, dispensada, em quaisquer dos casos, a prestação de caução, sendo o mandato por prazo indeterminado.

§ 2º - A sociedade, representada na forma deste Contrato, poderá nomear procuradores, cujo mandato deverá ter prazo determinado, salvo no caso de procuração outorgada a advogados, para fins judiciais ou para processos administrativos, hipóteses em que o prazo poderá ser indeterminado.

§ 3º - A Diretoria terá direito ao recebimento de pro labore a ser fixado pelos sócios.

CAPÍTULO IV – DELIBERAÇÕES SOCIAIS

Cláusula 6ª - Os sócios reunir-se-ão ordinariamente, ao menos uma vez por ano, nos quatro meses seguintes ao término do exercício, para os fins previstos no art. 1.078 do Código Civil; e extraordinariamente, a qualquer tempo, por convocação de qualquer delas, com 5 (cinco) dias de antecedência, especificando o dia e a hora de reunião, bem como a ordem do dia.

Cláusula 7ª - As deliberações sociais de toda e qualquer natureza ou efeito, inclusive para aprovação de emissões de títulos e valores mobiliários, dentre os quais notas promissórias comerciais, para ofertas públicas ou privadas, serão tomadas por maioria de votos, correspondendo um voto a cada quota, salvo quando a lei exigir quórum qualificado.

CAPÍTULO V – CESSÃO DE QUOTAS

Cláusula 8ª - Os sócios obrigam-se a não alienar, ceder, transferir ou dispor, sob qualquer forma ou a qualquer título, suas quotas, sem observância das regras contidas nos parágrafos desta cláusula.



Handwritten signature and initials.

§ 1º - O sócio interessado na venda de suas quotas, obrigatoriamente, notificará os outros sócios acerca dessa decisão, por escrito, indicando: o valor, o prazo e a forma de pagamento, e o nome do terceiro interessado.

§ 2º - A notificação deverá estar acompanhada de carta firmada pelo terceiro interessado (a "PROPOSTA"), na qual este se obrigue, em caráter irrevogável e incondicional, a comprar as quotas do sócio ofertante.

§ 3º - Os sócios titulares do direito de preferência terão o prazo de 30 (trinta) dias, contados da data em que forem notificados, para externar sua decisão de comprar a participação oferecida, pelo preço e condições apresentadas pelo terceiro interessado.

§ 4º - A falta de resposta à notificação acima mencionada implicará no desinteresse de comprar.

§ 5º - Não havendo o exercício do direito de preferência, o sócio interessado na venda poderá realizá-la ao terceiro interessado, dentro do prazo assinalado na proposta, nos exatos termos do que ali constar; qualquer modificação nas condições de alienação indicadas na proposta, ou o decurso do prazo nela estabelecido, sem que tenha sido completada a alienação ao terceiro, configurará nova e distinta alienação, que somente poderá ser contratada após nova oferta aos outros sócios, nos termos do acima disposto, para que estes possam exercer seu direito de preferência.

CAPÍTULO VI - DA LIQUIDAÇÃO

Cláusula 9ª - A sociedade não será dissolvida em razão da exclusão, dissolução, saída, morte, insolvência ou incapacidade de quaisquer dos sócios e continuará com os sócios remanescentes e com os herdeiros, ou sucessores do falecido, que nela serão devidamente admitidos, observado o disposto nos parágrafos desta cláusula.

§ 1º - No caso de dissolução ou o falecimento de quaisquer sócios, o ingresso de seus herdeiros necessários e/ou sucessores ao quadro societário dependerá de consentimento expresso da totalidade dos sócios remanescentes. Não havendo o ingresso dos herdeiros ou sucessores na Sociedade, os seus haveres deverão ser pagos conforme estabelecido no § 2º desta cláusula.

§ 2º - Os haveres do sócio retirante, dissolvido, excluído, falecido ou insolvente, conforme o caso, serão apurados com base no valor patrimonial da sociedade na data do evento, e serão liquidados em 12 (doze) parcelas mensais, iguais e consecutivas, acrescidas de juros de 12% (doze por cento) ao ano, vencendo a primeira 90 (noventa) dias após a data do evento.

CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Cláusula 10 - O exercício social encerrar-se-á em 31 de dezembro de cada ano, ocasião em que serão levantadas as demonstrações financeiras, com base nas quais os sócios decidirão sobre o destino do resultado apurado.

Parágrafo único - A critério dos sócios, a Sociedade poderá levantar balanços intermediários, intercalares e/ou

extraordinários para fins contábeis ou para distribuição de lucros.

Cláusula 11 - Para dirimir qualquer questão decorrente deste contrato, fica eleito o foro da Comarca de São Paulo, com preterição de qualquer outro, ainda que privilegiado.

Cláusula 12 - Este contrato regula-se pelo Código Civil, à luz do qual serão decididos os casos omissos, aplicando-se, subsidiariamente, a Lei das Sociedades Anônimas

E, por estar assim justo e contratado, a parte assina o presente instrumento particular em 3 (três) vias, de igual forma e teor.

São Paulo, 28 de setembro de 2021.

Sócia:


João Bosco Ribeiro de Oliveira Filho


Anselmo Tolentino Soares Junior

CS BRASIL PARTICIPAÇÕES E LOCAÇÕES S.A


JUCESA
13 out 2021
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO - JUCESP
SEDE
SISELA SIMIEMA DESCHER
SECRETÁRIA-GERAL
495.819/21-9


100p 1º TABELADO DE NOTAS DE
MOEDAS DAS CRUZES
AUTENTICAÇÃO




JUCESP



1º TABELIÃO DE NOTAS E DE PROTESTO DE LETRAS E TÍTULOS

MOGI DAS CRUZES - SP
COMARCA DE MOGI DAS CRUZES
VILMA BIANCHI FABERGE

1º TABELIÃO DE NOTAS E PROTESTOS
Thiago Mateus da Costa
Escrivente Autorizado
MOGI DAS CRUZES - SP

LIVRO 1131 PÁGINA 342

Procuração bastante que faz: **CS BRASIL FROTAS LTDA.**

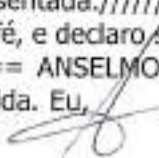
SAIBAM quantos este público instrumento de procuração virem que no dia vinte e um (21) do mês de Dezembro do ano dois mil e vinte (2020), nesta cidade de Mogi das Cruzes, me dirigi em diligência à Avenida Saraiva, nº 400, Brás Cubas, e aí sendo encontrei a outorgante: **CS BRASIL FROTAS LTDA.**, com sede nesta cidade, na Avenida Saraiva nº 400, sala 08, CNPJ/MF 27.595.780/0001-16, **por si e por suas filiais CNPJ's-raiz 27.595.780**, com seu ato constitutivo arquivado na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob NIRE 35230535746, neste ato, representada por seus Diretores **JOÃO BOSCO RIBEIRO DE OLIVEIRA FILHO**, brasileiro, casado, administrador de empresas, RG 7.592.374-SSP/MG, CPF/ME 043.780.526-36, endereço eletrônico não informado, telefone de contato (11) 2377-7000, e **ANSELMO TOLENTINO SOARES JUNIOR**, brasileiro, casado, contador, portador da Carteira Nacional de Habilitação sob o nº 00091321791, CPF/MF 028.449.777-07, endereço eletrônico não informado, telefone de contato (11) 2377-7000, ambos com endereço comercial nesta cidade no mesmo acima citado; reconhecida como a própria e pela mesma, na forma representada, me foi dito que por este público instrumento nomeia e constitui seus bastantes procuradores: **DENYS MARC FERREZ**, brasileiro, solteiro, maior, administrador de empresas, RG 083969089-IFP/RJ, CPF/MF 009.018.327-40; **ADRIANO THIELE**, brasileiro, casado, contador, RG 8051982463-SESP/RS, CPF/MF 585.295.350-49; **WILLIAM OCHIULINI LAVIOLA**, brasileiro, casado, do comércio, RG 13.190.117-SSP/SP, CPF/MF 073.900.288-07; **FLÁVIO JOSÉ SALES**, brasileiro, casado, diretor de operações logísticas, RG 23.514.640-7-SSP/SP, CPF/MF 270.864.188-38; **JOÃO BOSCO RIBEIRO DE OLIVEIRA FILHO**, brasileiro, casado, administrador de empresas, RG MG 7.592.374-SSP/MG, CPF/MF 043.780.526-36; **FELIPE PALOPOLI DE AZEVEDO**, brasileiro, casado, administrador de empresas, RG 32.623.436-SSP/SP, CPF/MF 216.404.098-82; **ANSELMO TOLENTINO SOARES JUNIOR**, brasileiro, casado, contador, Carteira Nacional de Habilitação sob o nº 00091321791, CPF/MF 028.449.777-07; **EDUARDO SOUSA BOTELHO**, brasileiro, solteiro, maior, engenheiro de produção, RG MG 7107186-SSP/MG, CPF/MF 085.936.996-00, todos com endereço comercial nesta cidade à Avenida Saraiva nº 400, Brás Cubas; a qual confere poderes especiais, **agindo isoladamente**, para: (A) representar e/ou nomear procuradores, inclusive por meio da assinatura de Termos de Credenciamento e/ou Procuração Particular, para procuradores e/ou credenciados, representá-la em licitações públicas, sob todas as modalidades, com empresas privadas, estatais, paraestatais, autarquias, em todas as esferas municipal, distrital, estadual, federal, podendo os ditos procuradores e/ou credenciados, firmarem propostas, assinar todos os documentos e declarações integrantes dos envelopes relativos à habilitação, assinar e apresentar proposta técnica e/ou propostas comerciais, prestar todos os esclarecimentos referentes às propostas, ofertar lances verbais, bem como receber intimações, responder ofícios, impetrar e desistir de defesas, recursos, responder aos recursos de terceiros, renunciar à interposição de recursos, concordar, assinar atas e todos os documentos inerentes às reuniões, audiências e sessões de licitação, requerer e ter vistas dos procedimentos licitatórios, acompanhando-os até seu final; (B) assinar os Termos de Credenciamento e/ou Procuração Particular, adma referidos, com todos os poderes neles conferidos; (C) praticar todos os atos necessários ao fiel cumprimento deste mandato, ainda que não exaustivamente mencionados neste instrumento público, para que a Outorgante participe das referidas licitações públicas. **O presente instrumento é válido por até 31/05/2022.** Certidões de Indisponibilidade são nash: **bb48.6364.8beb.54f3.734d.7493.50e2.f9ef.0130.f3e2**-Cs Brasil Frotas Ltda.;



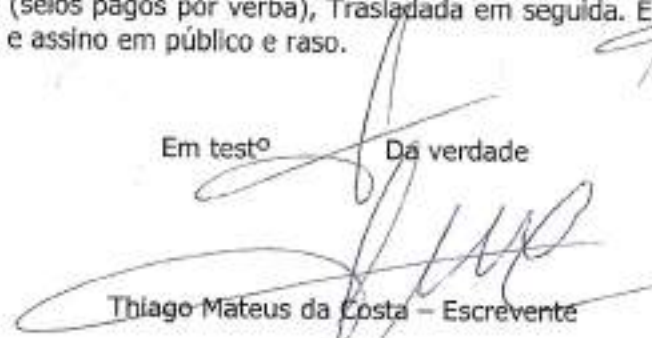
Rua Princesa Is



Mogi Das Cruzes - SP
99.7776

31e3.a669.875d.33f2.6ac3.0274.ecc4.2335.b1d7.5ffd - João Bosco Ribeiro de Oliveira Filho; **39eb.fd4a.1d68.53b1.2930.8335.0012.1be0.76dc.52f6** - Anselmo Tolentino Soares Junior. Paga esta a Tabeliã R\$ 280,88, ao Estado R\$ 39,91, ao IPESP R\$ 27,32, ao município R\$ 8,42, ao MP R\$ 6,74, ao Reg. Civil R\$ 7,39, ao Trib. Justiça R\$ 9,64, a Santa Casa R\$ 1,40, recolhidos por verba. De como assim disse, lavrei este instrumento que feito e sendo lido, aceitou, outorgou e assina, na forma representada.///////. Eu, Bel. Thiago Mateus da Costa, Escrevente que a escrevi, dou fé, e declaro ser esta cópia do original. (a.a.) JOÃO BOSCO RIBEIRO OLIVEIRA FILHO === ANSELMO TOLENTINO SOARES JUNIOR. (selos pagos por verba), Traslada em seguida. Eu, , Escrevente, conferi, subscrevi e assino em público e raso.

Em test^o Da verdade


Thiago Mateus da Costa - Escrevente



Selo Digital

1121931PR000000141923205

1º TABELIÃO DE NOTAS E PROTESTOS
Thiago Mateus da Costa
Escrevente Autorizado
MOGI DAS CRUZES - (SP)

1º Rp | 1º TABELIÃO DE NOTAS E PROTESTOS
CARTÓRIO MOGI DAS CRUZES
MOGI DAS CRUZES
AUTENTICAÇÃO
Valor pago R\$ 3,74
23 DEZ 2020
Autentica a presente cópia...
ADSON R. S. BRUNO
LICENCIADO
Autenticação realizada em 23/12/2020
AU0690AE0350R15

