MEDEIROS,
SANTOS & CAPRARA
Advogados

COMIL
Ônibus na medida certa

PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL MODIFICATIVO E LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO FINANCEIRA

COMIL ÔNIBUS S.A.

Empresa em Recuperação Judicial - Processo 013/1.16.0006088-8, em curso perante o Meritíssimo Juízo da 2º Vara Cível da Comarca de Erechim/RS.

ABRIL DE 2019

MEDEIROS,
SANTOS & CAPRARA
Advogados

COMIL
Ônibus na medida certa.

INTRODUÇÃO

O presente Plano de Recuperação Judicial Modificativo e Laudo de Viabilidade Econômico Financeira, foi elaborado por Medeiros, Santos e Caprara Advogados Associados (MSC), em conformidade com a Lei 11.101 de 09 de fevereiro de 2005 – Lei de Falência e Recuperação de Empresas e tem por objetivo cumprir o determinado pelo art. 53, atestando a aplicabilidade e viabilidade deste Plano, tendo em vista as premissas aqui adotadas e as ressalvas contidas neste documento.

Considerado o disposto no Laudo de Viabilidade Econômico Financeiro, é possível afirmar que o Plano de Recuperação apresenta premissas econômicas, financeiras, operacionais e comerciais que, se cumpridas e/ou verificadas, possuem condições de viabilizar o soerguimento da empresa e pagamento dos créditos sujeitos à recuperação judicial.

ABRIL DE 2019

GLOSSÁRIO

Para fins de melhor compreensão e análise do presente Plano de Recuperação Judicial, os seguintes termos e expressões, sempre que mencionados neste documento, terão os significados que lhes são atribuídos a seguir:

"AACC": É a Associação Atlética Cultural COMIL;

"AGC": É a Assembleia Geral de Credores;

"ANFAVEA": É a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores;

"ANEF": É a Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras;

"Aprovação do Plano": Significa a aprovação do Plano na Assembleia de Credores. Para os efeitos deste Plano, considera-se que a Aprovação do Plano ocorre na data da Assembleia de Credores que votar e aprovar o Plano, ainda que o Plano não seja aprovado por todas as classes de Credores nos termos dos Artigos 45 ou 58 da Lei de Falências;

"BACEN": É o Banco Central do Brasil;

"BNDES": É o Banco Nacional do Desenvolvimento;

"CAPEX": sigla em inglês que significa *Capital Expenditure*, que em português significa despesas de capital. É o montante de investimentos realizados em equipamentos e instalações para manter a produção da empresa, é basicamente o investimento em ativos imobilizados.

"Capital de Giro": trata-se do capital necessário para financiar a atividade da empresa por um determinado período.

"Crédito": Significa cada crédito detido por cada um dos Credores contra a COMIL.

"Créditos Não Sujeitos": Créditos não sujeitos à Recuperação Judicial, conforme disposto na LFRE.;

"Credores": Pessoas físicas ou jurídicas, detentoras de Créditos, relacionados ou não na Lista de Credores;

"Credores Classe I": São os titulares de créditos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho, nos termos do Artigo 41, I, da Lei de Falências;

"Credores Classe II": São os titulares de créditos garantidos com garantia real, cujos créditos são assegurados por direitos reais de garantia (tal como um penhor ou uma hipoteca), até o limite do valor do respectivo bem, nos termos do Artigo 41, II, da Lei de Falências;

"Credores Classe III": São os titulares de créditos quirografários, com privilégio especial, com privilégio geral ou subordinado, tal como consta dos Artigos 41, inciso III e 83, inciso VI, ambos da Lei de Falências;

"Credores Classe IV": São os titulares de créditos quirografários, com privilégio especial, com privilégio geral ou subordinado, tal como consta dos Artigos 41, inciso IV e 83, inciso IV, ambos da Lei de Falências;

"DFC": É o Demonstrativo de Fluxo de Caixa;

"DRE": É o Demonstrativo de Resultado do Exercício;

"EXIM": É a linha de financiamento à produção e exportação de bens e serviços brasileiros;

"FABUS": É a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus;

"FENABRAVE": É a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores;

"FINAME": É a linha de financiamento de máquinas e equipamentos;

"Homologação Judicial do Plano": É a decisão judicial proferida pelo Juízo da Recuperação que concede a recuperação judicial, nos termos do Artigo 58, caput e/ou §1º da Lei de Falências;

"IBRE": É o Instituto Brasileiro de Economia;

"Laudo": É o laudo de avaliação econômico financeiro;

"LFRE": Lei de Falências e Recuperação de Empresas ou Lei nº 11.101 de 09/02/2005;

"MSC": É a empresa Medeiros, Santos e Caprara Advogados Associados Ltda., responsável pela elaboração do Plano de Recuperação Judicial;

"OICA": É a Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos;

"PIB": É o Produto Interno Bruto;

"Plano de Recuperação Judicial", **"Plano de Recuperação"** ou **"Plano"**: É o presente documento;

MEDEIROS, SANTOS & CAPRARA Advogados

COMIL Ônibus na medida certa.

SUMÁRIO DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL E LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO FINANCEIRA

CONSIDERAÇÕES E OBJETIVOS DO TRABALHO **9**

PARTE I – INTRODUÇÃO **10**

1. A COMIL **10**

1.1 HISTÓRIA 10
1.2 INFORMAÇÕES SOCIETÁRIAS 12
1.3 SEGMENTO DE ATUAÇÃO 13
1.4 GOVERNANÇA CORPORATIVA 15

2. SITUAÇÃO ATUAL: ORIGEM DA CRISE E CONSEQUÊNCIAS **17**

2.1 ORIGEM DA CRISE 17
2.2 CONSEQUÊNCIAS DA CRISE 18

PARTE II – MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO **23**

3. SÍNTESE DO PLANO DE RECUPERAÇÃO **23**

3.1 REESTRUTURAÇÃO DA COMIL 25
3.2 FONTES DE RECURSOS PARA A RECUPERAÇÃO 25
3.3 RETOMADA DO MERCADO 26
3.4 ESTRATÉGIA/AÇÕES PARA RENTABILIZAR O NÉGOCIO 28
3.4.1 READEQUAÇÃO DA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO 28
3.4.2 CONTROLE DE GASTOS E MAIOR EFICIÊNCIA OPERACIONAL 29
3.4.3 DESENVOLVIMENTO DE NOVA LINHA DE PRODUTOS 30

4. DA ADMINISTRAÇÃO DA COMIL **31**

4.1 CONTINUIDADE DAS ATIVIDADES 31
4.2 TRANSPARÊNCIA E PROFISSIONALIZAÇÃO 32
4.3 REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA 32
4.4 OBTENÇÃO DE EMPRÉSTIMOS 32

5. DA ALIENAÇÃO DE ATIVOS **32**

5.1 ALIENAÇÃO DE BENS DO ATIVO PERMANENTE 32
5.2 PROCEDIMENTO PARA ALIENAÇÃO DE IMÓVEIS 32

6. FINANCIAMENTOS **33**

PARTE III – ESTRUTURA DE ENDIVIDAMENTO **34**

7. ESTRUTURA DE ENDIVIDAMENTO DA COMIL **34**

7.1 PASSIVO NÃO SUJEITO À RECUPERAÇÃO JUDICIAL 34
7.1.1 PASSIVO TRIBUTÁRIO *34*
7.1.2 CRÉDITOS ILÍQUIDOS *34*
7.1.3 CRÉDITOS EXTRACONCURSAIS *35*
7.1.4 CRÉDITOS APÓS O PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL *35*

7.2 PASSIVO SUJEITO À RECUPERAÇÃO JUDICIAL 35
7.2.1 CLASSE I - TRABALHISTAS 38
7.2.2 CLASSE II – GARANTIA REAL 38
7.2.3 CLASSE III – QUIROGRAFÁRIOS 38
7.2.4 CLASSE IV – MICRO EMPRESA E EMPRESA DE PEQUENO PORTE 38

PARTE IV – PROPOSTA DE AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA 40

8. DISPOSIÇÕES GERAIS AOS PAGAMENTOS DE TODOS OS CREDORES 40

8.1. NOVAÇÃO 40
8.2 INSTRUMENTOS REPRESENTATIVOS DOS CRÉDITOS 40
8.3 FORMA DE PAGAMENTO 40
8.4 LEILÃO REVERSO DOS CRÉDITOS 41

9. DA PROPOSTA DE PAGAMENTO A CREDORES 42

9.1 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE I 42
9.2 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE II 43
9.3 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DE PEQUENO VALOR DAS CLASSES III E IV 44
9.4 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE III 44
9.5 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE IV 45
9.6 CREDORES FORNECEDORES ESTRATÉGICOS 46
9.7 CREDORES ESSENCIAIS 48
9.8 CREDORES COLABORATIVOS FINANCEIROS 48
9.9 CREDORES ADERENTES 50

PARTE V – LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO FINANCEIRA 51

10. PROJEÇÕES E PREMISSAS 51

10.1 MERCADO 52
10.2 PREMISSAS INTERNAS 53
10.2.1 OPERACIONAIS 53
10.2.2 FINANCEIRAS 53
10.3 DEMONSTRAÇÃO FINANCEIRAS 53
10.3.1 DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DOS EXERCÍCIOS PROJETADOS 54
10.3.2 FLUXO DE CAIXA DIRETO PROJETADO 58

PARTE VI – VIABILIDADE DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL 59

PARTE VII– CONCLUSÃO 61

11. EFICÁCIA DO PLANO 61

11.1 HOMOLOGAÇÃO DO PLANO 61
11.2 VINCULAÇÃO DO PLANO 61
11.3 ALTERAÇÃO DO PLANO 61

12. DISPOSICÕES FINAIS 61

12.1 EXTINÇÃO DO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL 61
12.2 LEI APLICÁVEL 62
12.3 ELEIÇÃO DE FORO 62

CONSIDERAÇÕES E OBJETIVOS DO TRABALHO

O presente Plano e Laudo são apresentados em cumprimento ao disposto no art. 53 da Lei 11.101, de 09 de fevereiro de 2005 (Lei de Falências e Recuperação de Empresas), perante o juízo em que se processa a recuperação judicial da empresa COMIL ÔNIBUS S.A., doravante denominada COMIL.

No presente material serão apresentadas informações fundamentais sobre a empresa, seu mercado de atuação, suas operações, sua estrutura de endividamento e os meios propostos no Plano de Recuperação Judicial, para pagamento aos credores e recuperação da empresa. São apresentadas as ações corretivas planejadas e entendidas como necessárias, com o objetivo de viabilizar, nos termos do art. 47 da Lei 11.101/05, a superação da situação de crise econômico financeira da COMIL, a fim de permitir a manutenção e continuidade de suas atividades, enquanto fonte geradora do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo a preservação da empresa e mantendo sua função social e o estímulo à atividade econômica.

PARTE I – INTRODUÇÃO

1. A COMIL

1.1 HISTÓRIA

A COMIL ÔNIBUS S.A., com sede na Rua Alberto Parenti, nº 1.382, Distrito Industrial de Erechim/RS., teve o seu início em outubro de 1985, quando os sócios da empresa decidiram adquirir bens da Massa Falida da Indústria de Carrocerias Serrana Ltda. (INCASEL), empresa dedicada ao mercado de carrocerias de ônibus.

Apostando na qualidade da mão de obra da região, a COMIL iniciou suas atividades em janeiro de 1986, com 58 funcionários e 166 carrocerias produzidas ao final do primeiro ano. No ano seguinte a Recuperanda investiu em uma nova unidade industrial localizada no Distrito Industrial de Erechim, onde está situada até hoje.

Planta Erechim da COMIL

Fonte: COMIL

Assim, ao final do ano de 1987, a empresa já empregava 500 pessoas e produzia dois ônibus por dia, lançando seu primeiro modelo da linha rodoviária (Condottiere).

Com mais de 30 anos de história, hoje a COMIL é uma das principais montadoras de ônibus do Brasil e, por consequência, uma das principais empregadoras da cidade e região, com uma completa linha

de veículos, que inclui ônibus rodoviário, urbano, micros e especiais, produzidos através de criteriosos estudos de mercado.

Em 1991, em outro marco da sua história, a Companhia produziu as primeiras unidades destinadas à exportação para o Chile e a Argentina. Atualmente os ônibus da COMIL estão presentes em mais de 30 países.

Desde então, a empresa não parou de crescer, investir e gerar novos empregos, desenvolvendo uma linha completa de produtos para o transporte de passageiros, a fim de oferecer soluções inteligentes, rentáveis e na medida certa para os seus clientes.

A COMIL participa de vários programas e certificações para garantir a qualidade total de seus produtos, tais como sistema de gestão da qualidade, ISO 9001:2008, Programa 5S, Programa Nacional ABMACO de Reciclagem de Compósitos e IBAMA PROCONVE homologado.

No ano de 2011, a empresa atingiu o seu recorde de produção, entregando aos seus clientes 4.100 ônibus, o que representou uma média de produção diária de 18 carros. Foi neste ano, também, que o Brasil alcançou sua maior marca, com mais de 35.500 unidades produzidas, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (FABUS).

Um ano antes, em 2010, a COMIL já havia iniciado um estudo de viabilidade para a construção de uma nova planta industrial, ante a constatação de diversas restrições no parque fabril de Erechim, planejado em 1987. A época, a crescente demanda do mercado nacional e internacional, aliada ao cenário econômico favorável fizeram com que a Companhia desse início à nova unidade ainda no ano de 2011.

Planta Lorena da COMIL

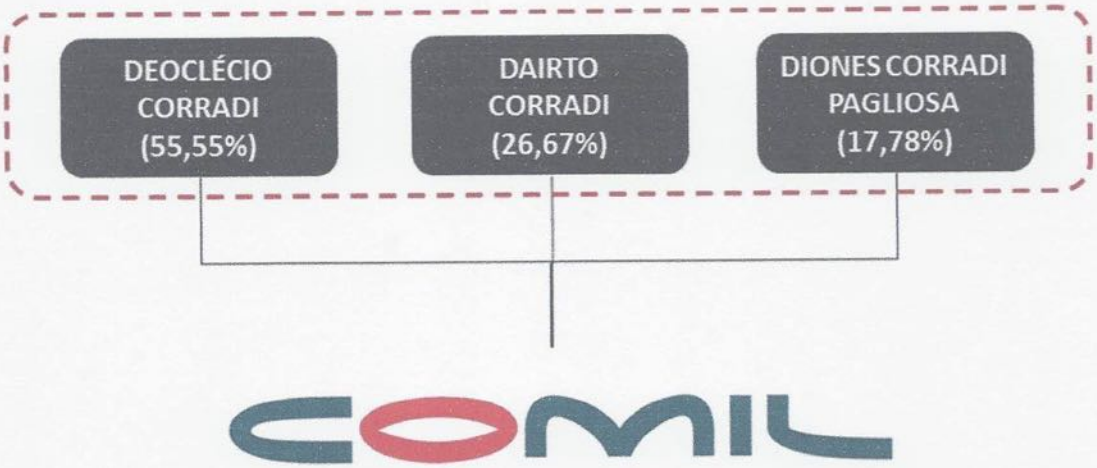
Fonte: COMIL

Essa nova planta foi projetada para atender ao segmento de ônibus urbano, eis que representava historicamente 57% do volume de carros produzidos no Brasil. Assim, acreditava a COMIL no potencial de crescimento desse mercado, impulsionado pelas promessas de investimento em mobilidade nos grandes centros do País e também para atender à população em cidades pequenas e médias.

Para fazer frente a este novo investimento, a Recuperanda se valeu do cenário econômico então favorável e buscou linhas de crédito com juros atraentes, como o EXIM (apoio à exportação) e o FINAME (máquinas e equipamentos), ambas do BNDES. No ano de 2012, a Recuperanda fez sua primeira emissão de debêntures, captando R$ 110 milhões nesta modalidade, que foram totalmente resgatadas.

1.2 INFORMAÇÕES SOCIETÁRIAS

A COMIL ÔNIBUS S.A. é uma sociedade anônima fechada, inscrita no CNPJ sob nº 00.940.956/0001-73, com capital de R$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), representado por 30.000.000,00 (trinta milhões) de ações ordinárias nominativas. O percentual de distribuição das mesmas se dá conforme quadro abaixo:



1.3 SEGMENTO DE ATUAÇÃO

O mercado brasileiro de ônibus é dividido em dois grandes grupos: (i) fabricantes de chassi; e (ii) fabricantes de carroceria. O chassi é a estrutura suporte e carrega os componentes como: motor, sistema de freios, caixa de marcha, transmissão, entre outros. O mesmo é fabricado por montadoras multinacionais, dentre as principais estão: Mercedes-Benz, MAN, Scania, Volvo e Iveco.

Já a carroceria, que é o restante da estrutura que envolve o ônibus, é produzida por empresas nacionais.

É importante salientar que a compra de um determinado chassi não está vinculada a uma carroceria, ou vice e versa. Essa decisão está a cargo do cliente que pode escolher a combinação entre carrocerias e chassis que atenda melhor a sua necessidade. Deste modo trata-se o mercado como um todo, ou seja, o mercado de ônibus incluindo carrocerias e chassis.

Já nos países da Europa, China e Índia, para citar os principais mercados mundiais, esta segregação entre carroceria e chassi não ocorre. Tanto é que fabricantes de chassi no Brasil vendem o ônibus completo no mercado Europeu, como é o caso de Mercedes-Benz, Volvo e MAN.

Outra característica importante é a customização do produto. No Brasil devido às poucas aplicações regradas por norma, existe uma grande customização dos produtos por parte dos clientes. Isto torna difícil a produção para estoque, fazendo com que grande parte da produção seja realizada somente após a venda e a determinação das características do produto pelo cliente.

Deste modo o mercado do ônibus no Brasil trabalha com o conceito *"Engineer to Order"* (ETO), no qual todo o processo de engenharia e produção das carrocerias só se inicia após as especificações do produto pelo cliente.

Segundo dados da FABUS, o Brasil exporta 30,2% dos ônibus produzidos (média dos últimos 3 anos). Dados da OICA de 2016 (Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos), indicam que o Brasil é responsável por 5,5% da produção mundial de ônibus, ficando atrás somente da China e Índia, cenário que faz com que o país seja uma importante plataforma de exportação para todos os países da América Latina.

Porém, apesar do Brasil ser um mercado importante mundialmente, não há registros de importação significante de ônibus, sejam carrocerias, chassis ou ônibus completos. Desta forma, no mercado nacional só participam fabricantes locais.

Este mercado é fortemente impactado por dois fatores principais: (i) crescimento do PIB; (ii) disponibilidade de financiamento, conforme explicado a seguir. (i) O mercado do ônibus é fortemente correlacionado com o crescimento do PIB. Se a economia brasileira apresentar um bom desempenho, o mercado de ônibus também irá crescer. Porém, quando há a ocorrência de um período de retração na economia, como o enfrentado nos últimos anos, o mercado do ônibus também é fortemente impactado. (ii) Segundo dados da ANEF (Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras) de 2017, somente 10% das vendas de ônibus no país foram realizadas à vista, o restante ocorreu através de alguma forma de financiamento. Dentro os meios de financiamento, mais de 60% das vendas foram realizadas através de linha de crédito do BNDES, denominada FINAME.

Porém, por conta do cenário econômico adverso no país, ocorreu forte diminuição nas linhas de crédito disponíveis, causando impacto direto no volume de vendas.

O mercado de ônibus do Brasil possui em tese poucas aplicações regradas por norma, mas com uma gama muito grande de produtos para atender diversos segmentos distintos. Além de classificar os segmentos em: Urbanos, Rodoviários, Intermunicipais, Micro-Ônibus e Mini-Ônibus, a COMIL também diferencia o mercado da seguinte forma:

- ✓ Transporte Coletivo Público de Passageiros:
  - Urbano
  - Rodoviário
- ✓ Transporte de Passageiros:
  - ✓ Escolar
  - ✓ Particular / Fretamento
- ✓ Órgãos Governamentais: vendas para Governo através de licitação.

A COMIL atua nestes três segmentos.

1.4 GOVERNANÇA CORPORATIVA

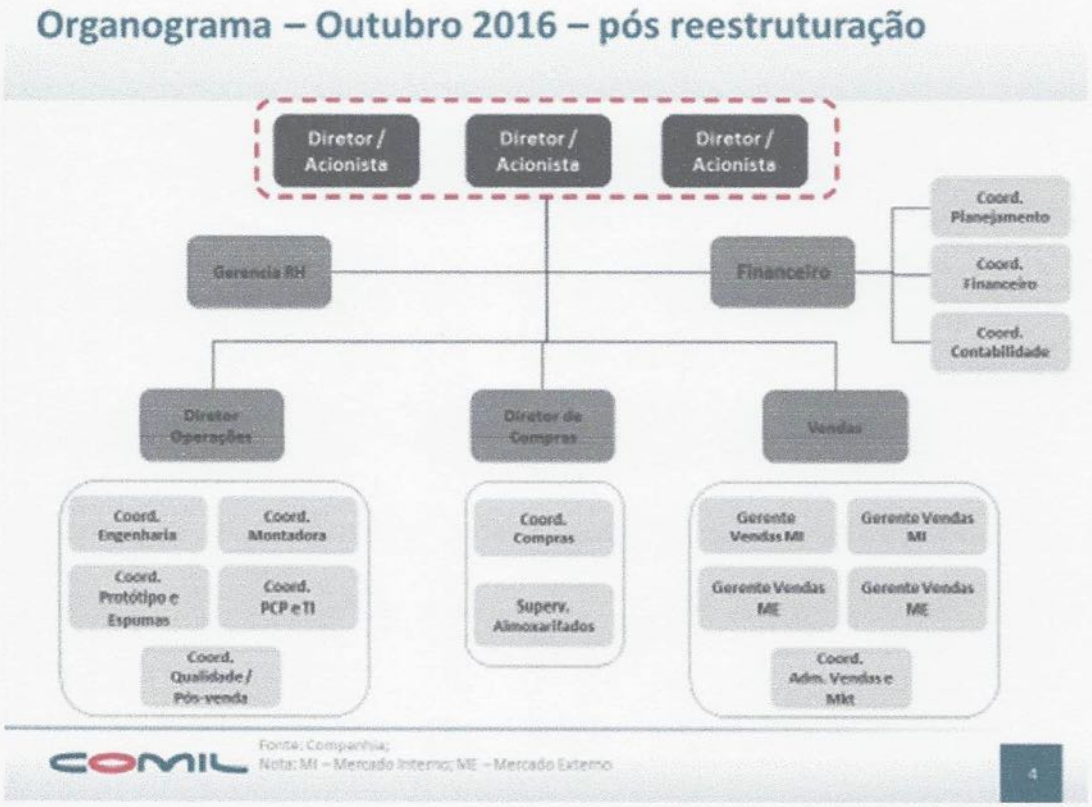
A COMIL vem adotando diversas práticas de governança corporativa nos últimos anos, de forma a utilizar na gestão da Companhia as melhores ferramentas de mercado.

Em 2008 a COMIL se tornou uma Sociedade Anônima de capital fechado, denominada COMIL ÔNIBUS S.A., e passou a adotar medidas de governança como: acordo de acionistas, conselho administrativo, conselho consultivo, auditoria independente dos resultados. Em relação a este último ponto, desde de 2009 a empresa conta com seus balanços e demonstrativos de resultados auditados anualmente por consultores independentes de firmas reconhecidas no mercado.

De 2008 até 2014, a COMIL realizava mensalmente uma reunião de Conselho de Administração, na qual participavam os acionistas da Companhia, conselheiros consultivos (independentes) e a diretoria da empresa. Nestas reuniões eram apresentados os resultados financeiros e operacionais da COMIL,

juntamente com plano de ações solicitados. No ano de 2014, em virtude da crise pela qual a empresa passava, foram necessárias mudanças em sua estrutura. Visando economia e maior celeridade na tomada de decisões, ocorreu a extinção do Conselho de Administração.

Entretanto a COMIL passou a implementar práticas de gestão mais efetivas no dia-a-dia da empresa podendo citar: (i) aprimoramento do processo orçamentário da Companhia com a participação efetiva de todas as áreas, utilizando o método do orçamento Base Zero; (ii) reuniões mensais de acompanhamento do orçamento, onde todos os gestores da empresa estão presentes e cada um apresenta o resultado de sua área; (iii) reuniões mensais de acompanhamento dos principais indicadores operacionais da Companhia, nos mesmos moldes da reunião de orçamentos; (iv) melhoria nos processos de controle e gestão de riscos.



Fonte: COMIL

2. SITUAÇÃO ATUAL: ORIGEM DA CRISE E CONSEQUÊNCIAS

2.1 ORIGEM DA CRISE

Ao final de 2013, quando a nova unidade industrial, localizada no Município de Lorena/SP, deu início às operações, o mercado nacional de ônibus estagnou. Naquele ano, foram produzidas 32.693 unidades, revelando uma queda de 8% em relação à 2011. Desse montante, aproximadamente 9.500 unidades (29% da produção), foram destinadas ao programa do Governo Federal Caminhos da Escola, fato que fez com que não fosse possível avaliar o real resultado do mercado no período.

Os anos seguintes se mostraram ainda mais desafiadores para o mercado de ônibus. Em 2014 a indústria nacional de carrocerias apresentou queda de 14% em relação a 2013, em 2015 nova queda de 39% em relação ao ano anterior, já o ano de 2016 teve queda de 18% na produção em relação a 2015. No acumulado desses três anos, a queda da produção nacional foi de 57%. Sendo o pior período o primeiro trimestre do ano de 2017.

Produção Brasileira de Ônibus – FABUS

Fonte: FABUS

O Brasil não apresentava uma produção tão baixa desde o ano de 2001, ano em que foram produzidas 16.844 unidades.

Elevadas taxas de juros, restrições nas linhas de crédito, insegurança jurídica em contratos firmados para o transporte público, falta de investimento em infraestrura e falta de estímulo a exportação, contribuiram para agravar ainda mais a crise pelo qual o setor de transportes passou nos anos de 2013 a 2017.

2.2 CONSEQUÊNCIAS DA CRISE

Tendo enfrentado diversas crises em sua história, a COMIL adotou medidas para ajustar suas atividades à nova realidade de mercado. Assim, em 2014, a Empresa passou por uma grande reestruturação organizacional. A diretoria profissionalizada foi destituída e os acionistas, que haviam ido para o Conselho de Administração, voltaram a atuar no dia a dia da Empresa. Com as mudanças na gestão, foram aprimorados os mecanismos de controle da Companhia, tornando mais efetivos os cortes de despesas e custos de produção.

Ainda no ano de 2014, a COMIL revisou suas projeções de desempenho para a planta de Lorena/SP. Com o objetivo inicial de produzir 8 ônibus/dia, ao final de 2014 esta meta foi reduzida para 5 carros e, na prática, foram produzidos 4,5. Igualmente em Erechim, a capacidade produtiva passou de 14, em 2013, para 11 carros por dia em 2014.

Apesar da queda nas vendas e visando o planejamento de longo prazo, em 2014 a unidade de Lorena/SP passou por todos os testes para validar os novos conceitos, processos e tecnologias planejados, para que a planta industrial estivesse apta para aumentar a produção caso o mercado se recuperasse.

Em 2015, a Companhia seguiu reduzindo sua estrutura em função da significativa queda na demanda. Tanto na matriz, como na filial de Lorena, foram feitas novas reduções no quadro de colaboradores. Na matriz, a produção passou de 11 para 9 carros por dia; em Lorena, a redução foi de 5 para 2,5 carros por dia. Por outro lado, a Empresa empeendeu esforços na internalização da produção, assumindo atividades antes terceirizadas, como a pintura na unidade de Lorena e a fabricação de chicotes elétricos e poltronas na unidade de Erechim. Tudo isso visando a redução de custos e para evitar novas demissões.

A partir de 2015, com a desvalorizão do Real perante o Dólar e a continuidade na queda de demanda no mercado nacional, a produção destinada à exportação voltou a ocupar participação relevante na produção de todos os fabricantes nacionais.

Historicamente as vendas destinadas ao mercado externo são responsáveis por aproximadamente 25% da receita líquida da Recuperanda, porém com a diminuição da demanda do mercado interno, a Companhia voltou seus esforços para elevar as vendas das exportações, com resultados significantes a partir de 2015.

Evolução da Receita Líquida com Exportações – COMIL (R$ Mil)

Fonte: COMIL

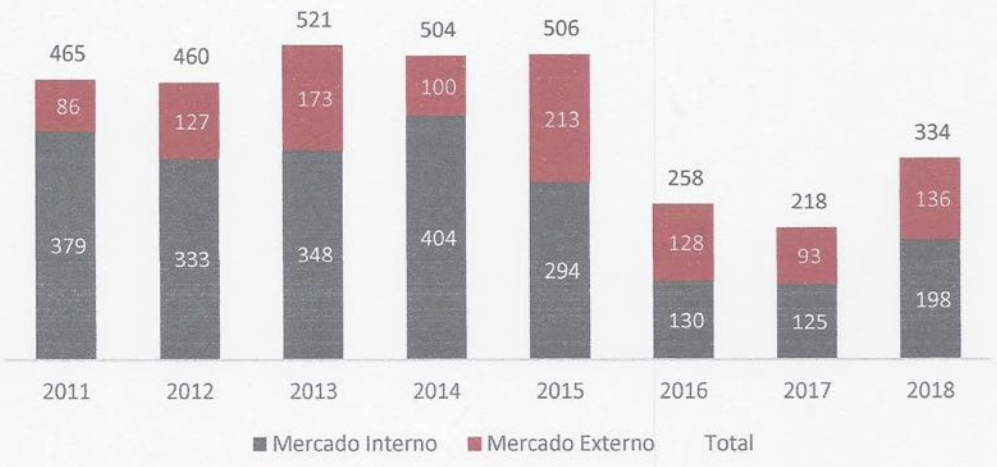
Contudo, este esforço não foi suficiente para cobrir a queda vertiginosa da demanda do mercado interno, pois a retração fez com que a produção total do país voltasse aos mesmos patamares de 1994.

Produção Brasileira de Ônibus – FABUS – Acumulado até junho

Fonte: FABUS

Desde 2014 a COMIL apresenta diminuição em seu faturamento. Porém, a maior queda ocorreu nos anos de 2016 e 2017, acompanhando o desempenho extremamente ruim do mercado.

Evolução da Receita Bruta Total – COMIL (R$ Milhões)



Fonte: COMIL

Diante desse cenário, não havia como manter a produção em duas plantas. Por isso, no início de 2016, a COMIL tomou a difícil decisão de encerrar as atividades da unidade de Lorena/SP.

Este cenário já seria suficiente para explicar as causas da atual crise da Recuperanda, entretanto, outros motivos se somaram.

Com efeito, a queda na demanda do mercado nacional possui algumas origens. Nesse sentido, podemos citar a indefinição nas licitações de transporte público municipal e interestadual desde 2013. Aliás, o transporte público, principalmente municipal, é um segmento que vem sofrendo há bastante tempo por força de movimentos populares e pressões por benefícios crescentes para os mais diversos setores.

Além disso, a restrição nas linhas de crédito e as taxas de juros mais elevadas reprimiram uma demanda que foi incansavelmente estimulada nos anos anteriores. O Brasil viveu um período de opulência do crédito, que estimulou empresas e pessoas a investir e consumir. A esse respeito, válido mais uma vez mencionar que apenas 10% das vendas de ônibus em nosso País são feitas à vista.

Como consequência desse estímulo exagerado ao crédito, muitos clientes estão hoje endividados e sem capacidade de novas aquisições. O próprio governo reduziu suas compras.

Na contramão da redução da demanda, o que se viu nos últimos anos foi um aumento da capacidade produtiva no País, também por conta de um excesso de demanda pontual e que não se sustentou. Nesse contexto, as principais concorrentes da Recuperanda fizeram investimentos em novas unidades fabris.

A concorrência é mais um dos fatores a impactar no negócio da Recuperanda. O mercado em que atua está fortemente concentrado nas mãos da principal concorrente, a Marcopolo. Segundo dados da FABUS, a Marcopolo e suas controladas (Neobus e Ciferal) detêm 56% do mercado. Essa concentração gera desequilíbrio no mercado, capaz de prejudicar a concorrência e consequentemente o cliente final.

Além disso, a inflação observada nos últimos tempos tem acarretado um aumento de preços das principais matérias-primas utilizadas no processo produtivo da Recuperanda. Somente o aço teve um

incremento de 35% em 2016. Tudo isso sem possibilidade de repasse nos preços dos ônibus, eis que as vendas estão estagnadas nos últimos três anos. Estima-se que os preços das carroceiras de ônibus estejam defasados em mais de 20%.

Todos estes fatores não impactam apenas na Recuperanda, mas em todas as empresas do setor, haja vista a interrupção de produção por determinados períodos em unidades das montadoras de chassis nos últimos anos.

Além do disposto, merece um capítulo especial o inadimplemento de uma importante venda feita pela Recuperanda ao Governo Federal, no âmbito do programa do Ministério da Justiça e Cidadania denominado *"Crack, é Possível Vencer"*.

A conjugação desses fatores faz a Companhia acreditar que as vendas para o mercado externo se manterão aquecidas nos próximos anos, assim como ocorreu nos últimos 3 anos, onde a produção do mercado nacional destinada à exportação atingiu uma média de 30% da produção total. Esta demanda é consequência especialmente da retomada do crescimento de países como Chile e Peru, países nos quais a COMIL é uma das líderes em vendas no segmento rodoviário.

Sem produção e sem recursos, a COMIL se viu obrigada a efetuar a demissão de importante contingente de colaboradores.

Importante ressaltar que as demissões foram feitas para permitir que a Empresa se mantivesse em atividade e conseguisse manter os quase 1.000 funcionários que permaneceram em atividade.

PARTE II – MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO

3. SÍNTESE DO PLANO DE RECUPERAÇÃO

O Plano de Recuperação Judicial ora apresentado tem por objetivo viabilizar, nos termos da LFRE, a superação da crise econômico-financeira da COMIL, de forma que esta preserve sua função social como entidade geradora de bens, recursos, empregos e tributos. Para tanto, o presente Plano procura atender aos interesses de seus credores, estabelecendo a fonte de recursos e o cronograma dos pagamentos que lhes são oferecidos.

Importante frisar que a aprovação deste Plano de Recuperação Judicial constitui-se em fator decisivo para a recuperação da empresa, ora em crise, na medida em que concede maior segurança e restabelece a confiança do mercado, em especial com seus clientes.

O princípio básico norteador da Lei de Recuperação Judicial, instituída no País com o advento da Lei 11.101/05, é justamente o da **preservação da empresa**, entendendo a mesma como uma fonte de renda, de geração de empregos e arrecadação de tributos, sendo, portanto, indispensável ao regular desenvolvimento da atividade econômica.

Tal escopo de preservação e recuperação da empresa em crise encontra-se insculpido no art. 47 da Lei 11.101/05, constituindo-se num poder-dever dirigido ao Estado-Juiz para que a atividade jurisdicional seja prestada no propósito de alcançar esse desiderato, enquanto se mostrar viável e socialmente relevante a manutenção do ente empresarial. *In verbis:*

> *"Art. 47. A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica."*

Para reverter o cenário de crise e atingir faturamento necessário para a manutenção das atividades e pagamento dos credores sujeitos a recuperação judicial, a administração da COMIL está mobilizada

em promover diversas ações estruturais, principalmente no que tange a redução de despesas fixas, reestruturando, desta forma, a empresa para manter-se no mercado.

A Recuperação Judicial permitirá o saneamento da crise econômico-financeira, com preservação da atividade econômica e dos postos de trabalho, com atendimento aos interesses dos credores. Isso se ajusta à função social da empresa e aos interesses econômicos, em especial das comunidades em que atua.

Consoante o entendimento esposado pelo Egrégio Supremo Tribunal Federal, *"não há nenhum interesse social em multiplicar falências, provocando depressões econômicas, recessões e desemprego, numa época em que todas as nações do mundo lutam precisamente para afastar esses males. Uma falência pode provocar um reflexo psicológico sobre a praça, e todas as nações do mundo procuram evitar o colapso das empresas, que têm como consequência prática o desemprego em massa das populações" (RE 60.499, rel. Min. Aliomar Baleiro, RTJ 40/703).*

Importante frisar que apesar das adversidades que atualmente se fazem presentes, a operação da Recuperanda é totalmente viável, do ponto de vista jurídico, econômico, financeiro e operacional, passível, portanto, de reestruturação. Saliente-se, ainda, que a aprovação do presente Plano de Recuperação Judicial irá beneficiar todos aqueles que estão interligados à atividade empresária em questão.

No que tange às Fazendas Públicas, o sucesso na recuperação da empresa representa uma garantia de recebimento de tributos e, principalmente, de que o fluxo futuro não será interrompido pela falência.

Por fim, para os credores em geral (fornecedores, instituições financeiras, entre outros) a superação da crise econômico-financeira da empresa aumenta as perspectivas de recuperação dos créditos concedidos, a manutenção ou mesmo a realização de novas operações.

Para tanto, cabe referir que a administração da COMIL tem se dedicado a um árduo trabalho para seguir no mercado, procurando buscar novas medidas para a erradicação desta situação, a fim de

manter a geração de emprego e renda, bem como a formação de fluxo de caixa para continuidade das suas atividades e pagamento dos valores sujeitos à recuperação judicial.

Dessa forma, a viabilidade econômica e o valor agregado da empresa, fazem com que a manutenção de suas atividades seja uma medida muito mais benéfica aos seus credores do que o encerramento das atividades da Companhia.

3.1 REESTRUTURAÇÃO DA COMIL

3.2 FONTES DE RECURSOS PARA A RECUPERAÇÃO

O presente Plano de Recuperação Judicial prevê que a COMIL obterá recursos destinados à continuidade das suas atividades através do aumento em sua eficiência operacional, aumento de vendas ao longo do período, incremento nas margens de lucro, captação de recursos e demais ações.

Segundo o art. 50 da Lei 11.101/05, são propostos nesse Plano de Recuperação Judicial, os seguintes meios para viabilizar a recuperação da empesa:

i) Reorganização Societária:

A COMIL poderá adotar medidas para reorganizar sua composição societária, através de processos de cisão, incorporação, fusão ou transformação de sociedade e quaisquer outros meios possíveis e necessários.

ii) Readequação de suas atividades:

Medidas para adequação e melhoria das práticas e processos da empresa, serão tomadas pela COMIL, podendo esta iniciar, alterar ou até mesmo descontinuar linhas de produtos, objetivando aumentar a rentabilidade dos mesmos.

Na hipótese de descontinuação de linhas, caso os ativos necessários à produção dos mesmos tornem-se ociosos, a COMIL poderá efetuar a alienação destes, visando obtenção de capital de giro, para cumprimento do presente plano.

Em caso de diminuição das atividades, ou ociosidade, a COMIL poderá, mediante acordo ou convenção coletiva, promover a redução da jornada de trabalho, salários ou compensação de horários nos termos do art.50, VIII da LFRE.

iii) Reorganização Administrativa:

A COMIL vem promovendo uma ampla reorganização administrativa, visando reduzir seus custos e otimizar processos de controle. A referida reorganização administrativa já vem produzindo efeitos, de maneira que os custos e despesas fixas foram reduzidos em quase 50% se comparado com a média mensal de 2016, com o resultado de novembro de 2016.

3.3 RETOMADA DO MERCADO

A COMIL acredita no potencial de seus produtos e na retomada do mercado, afinal, o Brasil é o terceiro maior produtor mundial de ônibus, atrás somente da China e da Índia, segundo dados da Organização Mundial dos Fabricantes de Veículos (OICA). O Brasil também é um polo estratégico para o atendimento de todo o mercado Latino Americano, sendo reconhecido nesta região pela qualidade de seus produtos, especialmente no segmento de ônibus rodoviários, no qual é exigido uma maior qualidade de acabamento e materiais.

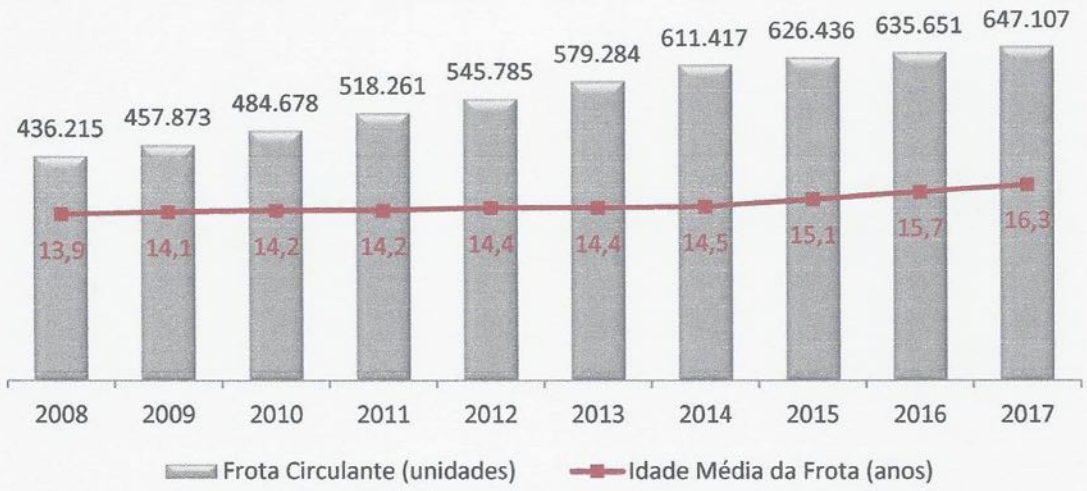
Fato importante a ser destacado é que o ônibus é o modal mais eficiente em custo de implantação e desempenho para toda a América Latina. Aliado a isso, a necessidade por transporte público de alto volume só tende a crescer, visando melhorar a mobilidade não só em grandes centros urbanos como também em médias e pequenas cidades.

A conjugação desses fatores faz a Companhia acreditar que as vendas para o mercado externo se manterão aquecidas nos próximos anos, assim como ocorreu em 2015, onde a produção do mercado nacional destinada a exportação atingiu 22% da produção total. Naquele ano, essa retomada ocorreu por conta de países como a Argentina, país que é o maior importador dos ônibus brasileiros segundo dados Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e no qual a COMIL é

uma das líderes em vendas no segmento rodoviário. Atualmente se dá pela demanda de países como Peru e Chile.

No Brasil, a frota circulante de ônibus é de 647 mil veículos, segundo dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE) de 2017. Porém, nos últimos anos, apesar de um crescimento da frota, a idade média dos veículos só tem aumentado. No ano de 2006, a idade média era de 13,6 anos, passando para 16,3 em 2017.

Evolução da Frota Circulante de Ônibus e Idade Média – Brasil (Unidades ano)



Fonte: FENABRAVE

Esses números evidenciam uma demanda reprimida no setor. É consenso entre os fabricantes, de que somente as vendas para atendimento da reposição da frota já seriam capazes de impulsionar a demanda de ônibus no mercado interno.

Aliás, novas regulamentações nos últimos anos ajudarão a impulsionar ainda mais esta necessidade de renovação da frota. No caso do transporte urbano, novas licitações municipais que ocorreram nos últimos 3 anos anos, prevem redução da idade média e idade máxima dos veículos, além de aumento da utilização de ônibus com ar-condicionado e de sistemas de corredores para uso dos BRT e BRS. Grandes centros como Porto Algre e Salvador já realizaram novas licitações, porém existem cidades

onde o tema ainda está sendo discutido, como é o caso de São Paulo, que sozinha possui uma frota de quase 15.000 ônibus.

Já no transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou em 2015 uma nova resolução (n° 4770), na qual limita a idade máxima dos veículos para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário, em 15 anos e reduz a idade média da frota para 5 anos.

Apesar das importantes mudanças regulamentares do setor, os principais executivos das montadoras entendem que a retomada da demanda deverá ocorrer de forma gradual.

3.4 ESTRATÉGIA/AÇÕES PARA RENTABILIZAR O NÉGOCIO

Desde de 2014, quando a crise que assola o setor tomou grandes proporções, a COMIL vem adotando diversas medidas para atenuar de forma efetiva os impactos nos negócios da Companhia. Dentre as principais medidas pode-se citar: readequação de capaciade produtiva, controle de gastos, maior eficiência operacional e investimentos em nova linha de produtos.

3.4.1 READEQUAÇÃO DA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO

A Recuperanda reduziu sua capacidade de produção em diversos momentos entre os anos de 2013 e 2016, com o objetivo de estar com sua estrutura adequada à demanda de mercado. Em 2014 a COMIL produziu em suas duas unidades produtivas uma média de 14 ônibus por dia, chegando a produzir somente 3,5 ônibus/dias ao final de 2016.

Essas reduções sempre causaram grande impacto no caixa da empresa, por conta do alto custo para desligamento de funcionários. Entretanto, tais medidas visam a permanência da empresa no mercado no longo prazo, uma vez que produção reduzida significa menor necessidade de capital.

Para uma produção de 14 veículos/dia há uma necessidade de capital de giro de aproximadamente R$ 150 milhões, já para a produção de 4 ônibus/dia, o valor cai para R$ 50 milhões, volume mesmo assim

expressivo, uma vez que devido ao alto valor agregado de seus produtos, para o desenvolvimento regular das atividades, faz-se necessário do uso intensivo de capitais.

Além disso, a referida readequação possibilitou à empresa realizar o *Down Size* da estrutura de gestão, isto é, reduzir os níveis e cargos de gestão da Companhia, permitindo que o funcionário tenha contato mais direto com a alta gerência da empresa, além de possibilidar a redução dos gastos com a folha de salários. Os valores médios mensais com a folha de salários foram de R$ 9,3 milhões em 2014, já em novembro de 2016 o referido valor passou para R$ 3,7 milhões.

3.4.2 CONTROLE DE GASTOS E MAIOR EFICIÊNCIA OPERACIONAL

A Empresa iniciou as reduções de despesas e a busca por maior eficiencia operacional com a implantação de boas práticas de controladoria e gestão de riscos operacionias ainda no ano de 2013.

O referido projeto foi implementado com o auxílio de consultoria externa, cujos resultados possibilitaram o aprimoramento de diversos processos de controle nas atividades da recuperanda. Dentre os principais ganhos obtidos é possível citar: maior controle sobre o descarte de sucata e itens danificados no processo produtivo, maior controle no processo de contratação de serviços e contratos de fornecimento, maior assertividade sobre o apontamento da produção, entre outros.

Em 2014 a COMIL aprimorou seu processo de orçamento, implementando a metodologia do orçamento base zero, no qual não há referência com os gastos dos anos anteriores e onde cada gasto deve ser previsto com base em premissas justificáveis. Concomitante a esta nova metodologia, os responsáveis por cada área passaram a contribuir diretamente para o processo orçamentário, além de mensalmente controlarem as variações e corrigirem desvios, apresentando planos de ação para todos os gestores da Companhia, inclusive seus pares.

Além desses projetos, em 2014 a COMIL implementou uma série de acompanhamentos no desempenho de cada área, que internamente foi denominado *"Ritual Mensal de Gestão"*. Nesse programa, os principais itens verificados são os seguintes: apresentação mensal dos principais

indicares de cada área para todos os gestores da empresa, aprovação em colegiado dos investimentos, controle mensal dos estoques de matéria prima, entre outros.

Como forma de dar maior foco na eficiência operacional da COMIL, foram também implementados projetos destinados a melhoria contínua de processo e dos projetos dos veículos, além de realização de trabalhos multidiciplinares, buscando uma atuação mais próxima entre as áreas e a resolução de problemas nas tarefas críticas da Companhia. Estes projetos proporcionaram à empresa, fluxos de produção mais contínuos, com menor perda de materiais e maior qualidade, culminando com redução de custos de produção.

3.4.3 DESENVOLVIMENTO DE NOVA LINHA DE PRODUTOS

No início de 2015 a COMIL indentificou uma oportunidade para incrementar suas vendas no segmento rodoviário, uma vez que o mesmo sofreria alterações por conta de mudanças na regulamentação. Dessa forma, a Companhia investiu fortemente na renovação de toda a sua linha de ônibus rodoviário, com o lançamento da linha Campione Invictus ocorrida em meados de 2015 e inicio de 2016.

CAMPIONE INVICTUS

CAMPIONE INVICTUS

Essa família de produtos foi completada com o lançamento em julho de 2016 da linha Campione Invictus DD.

Os novos modelos colocaram a COMIL no mesmo patamar da principal concorrente que é líder de mercado. O lançamento da nova linha de ônibus possibilitou a COMIL alcançar um crescimento 45% na produção deste segmento, mantendo uma posição de destaque como a segunda maior fabricante de ônibus rodoviários do Brasil, com 14% de participação de mercado.

Além da forte participação no mercado nacional, a COMIL possui grande presença nos mercados da Argentina, Chile e Peru. Essa participação se dá principalmente com produtos do segmento rodoviário, que são os que possuem as maiores margens.

4. DA ADMINISTRAÇÃO DA COMIL

4.1 CONTINUIDADE DAS ATIVIDADES

Durante todo o período em que estiver em recuperação judicial, a COMIL poderá desenvolver suas atividades normalmente e exercer todos os atos adequados ao cumprimento de seu objeto social, sem que haja necessidade de prévia autorização da Assembleia Geral de Credores ou do Juízo da Recuperação.

4.2 TRANSPARÊNCIA E PROFISSIONALIZAÇÃO

A COMIL manterá uma administração profissional, que não medirá esforços para atingir os objetivos do Plano até o seu integral cumprimento. A gestão da COMIL pautar-se-á pelas boas práticas de governança corporativa.

4.3 REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Com o objetivo de redução de custos operacionais, a COMIL vem promovendo ampla reestruturação administrativa na empresa.

4.4 OBTENÇÃO DE EMPRÉSTIMOS

A COMIL poderá contrair empréstimos com o objetivo de desenvolver suas atividades e de cumprir as disposições previstas neste Plano, estando autorizada a conceder garantias, fidejussórias ou reais, a empréstimos contraídos.

5. DA ALIENAÇÃO DE ATIVOS

5.1 ALIENAÇÃO DE BENS DO ATIVO PERMANENTE

A COMIL poderá: alienar, locar, arrendar, remover, onerar ou oferecer em garantia quaisquer bens de seu Ativo Permanente, durante todo o período em que se encontrar em recuperação judicial, respeitados, no que couberem, os parâmetros descritos neste Plano e as regras previstas nos art. 140 e art. 142, da Lei de Recuperação.

5.2 PROCEDIMENTO PARA ALIENAÇÃO DE IMÓVEIS

Caso ocorra a alienação de imóveis da empresa, a referida venda deverá ocorrer mediante leilão judicial, desde que atendido o valor mínimo de avaliação, respeitados os preceitos da LFRE, especialmente as regras do seu artigo 60.

6. FINANCIAMENTOS

Como alternativa ou de forma complementar a alienação de unidades e sua capitalização, a COMIL poderá captar financiamentos.

PARTE III – ESTRUTURA DE ENDIVIDAMENTO

7. ESTRUTURA DE ENDIVIDAMENTO DA COMIL

7.1 PASSIVO NÃO SUJEITO À RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Os créditos que não se submetem aos efeitos da recuperação judicial, nos termos dos artigos 49, §§3º e 4º, e 86, II, da LFRE, serão negociados pela empresa, sem qualquer interferência das condições impostas neste plano, cujos recursos a ser utilizados para eventual adimplemento, caso sejam obtidos com valores decorrentes da alienação de ativos, somente poderão ser utilizados após o pagamento integral dos créditos trabalhistas.

7.1.1 PASSIVO TRIBUTÁRIO

Entre os passivos não sujeitos a recuperação judicial, está o passivo tributário. Na COMIL o mesmo é composto pelas seguintes rúbricas:

IMPOSTOS A PAGAR DEZEMBRO/2018			
DESCRIÇÃO	**Valor Total**	**Parcelas**	**Vlr. Parcela**
Parcelamento ICMS	1.121.846,27	13	86.295,87
Parcelamento Sesi/Senai	1.699.374,27	100	16.993,74
Parcelamento Senai	135.552.36	95	1.426,87
Parcelamento FGTS	1.084.654,20	45	24.103,43
Total	**4.041.427,10**		

Os parcelamentos em andamento estão regulares, com adimplemento de todas as parcelas vencidas. A CIA possui créditos acumulados de ICMS, IPI, PIS e COFINS.

7.1.2 CRÉDITOS ILÍQUIDOS

Todos os créditos decorrentes de obrigações oriundas de relações jurídicas firmadas anteriormente à data do pedido de recuperação judicial, ainda que não vencidos ou que sejam objeto de disputa judicial ou procedimento arbitral em andamento, também serão novados por este Plano, ficando totalmente sujeitos aos efeitos deste Plano e da Recuperação Judicial, nos termos do art.49 da LFRE., de forma

que, se aplicável, o saldo credor a ser liquidado estará sujeito aos valores, termos e condições previstas no Plano, iniciando a contagem dos prazos para pagamento após tais valores se tornarem líquidos.

7.1.3 CRÉDITOS EXTRACONCURSAIS

Os demais créditos extraconcursais, que venham a se perfectibilizar ou que na data do pedido de recuperação judicial não estavam sujeitos ao Plano, estão sendo negociados pela empresa de forma independente a este Plano, sempre visando o cumprimento dos demais compromissos aqui assumidos e com as limitações inerentes a capacidade de geração de caixa da Companhia.

7.1.4 CRÉDITOS APÓS O PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Os créditos após o pedido de recuperação judicial, que não estejam sujeitos aos efeitos da recuperação judicial, serão pagos de acordo com as premissas comerciais e contratuais estabelecidas, podendo ser renegociadas em acordo entre as partes, mas não ficam sujeitos às condições desse Plano.

7.2 PASSIVO SUJEITO À RECUPERAÇÃO JUDICIAL

São classificados como credores concursais todos aqueles, sejam pessoas físicas ou jurídicas, cujos créditos tenham sido constituídos antes do pedido de Recuperação Judicial.

Esses credores têm o direito de estarem inseridos na lista de credores divulgada no edital do art. 7, §2º, sendo que essa lista ainda deverá sofrer alterações decorrentes da fase de verificação de créditos (habilitações, divergências e impugnações).

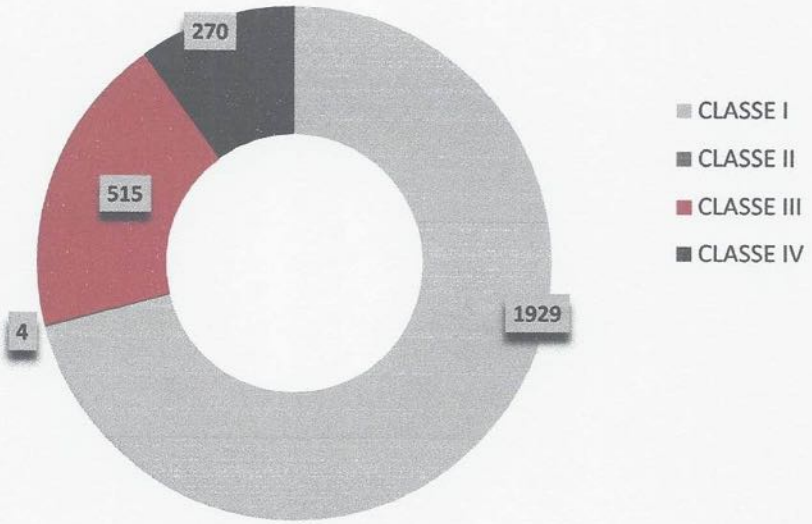
A relação de credores da COMIL é composta por 2.718 (dois mil setecentos e dezoito) credores, subdivididos nas Classes I, II, III e IV. O montante dos créditos existentes na listagem inicial da empresa é de R$ 422.842.499,33 (quatrocentos e vinte e dois milhões e oitocentos e quarenta e dois mil e quatrocentos e noventa e nove reais e trinta e três centavos).

Os gráficos abaixo demonstram a composição do quadro de credores da COMIL:

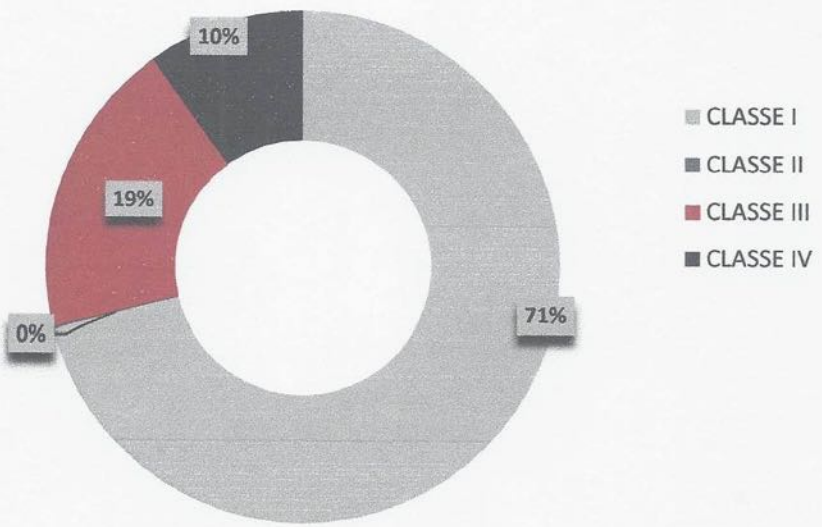
MEDEIROS,
SANTOS & CAPRARA
Advogados

COMIL
Ônibus na medida certa.

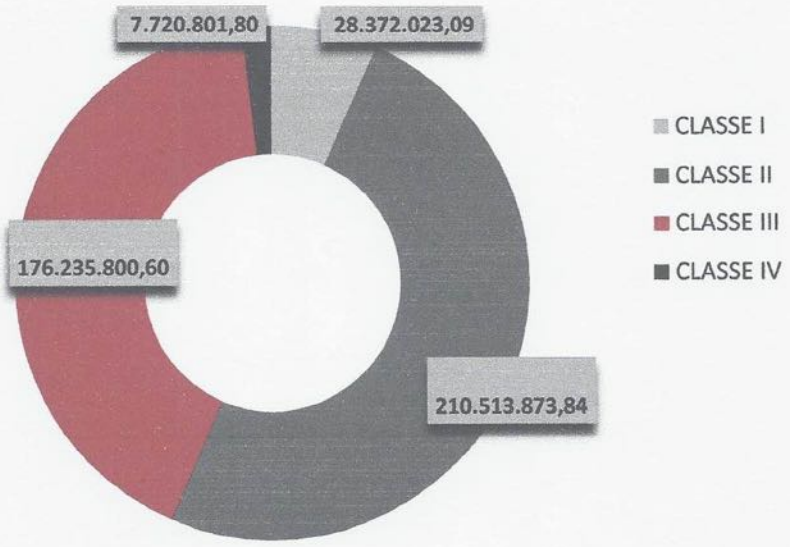
CREDORES TOTAIS
REPRESENTATIVIDADE POR CABEÇA



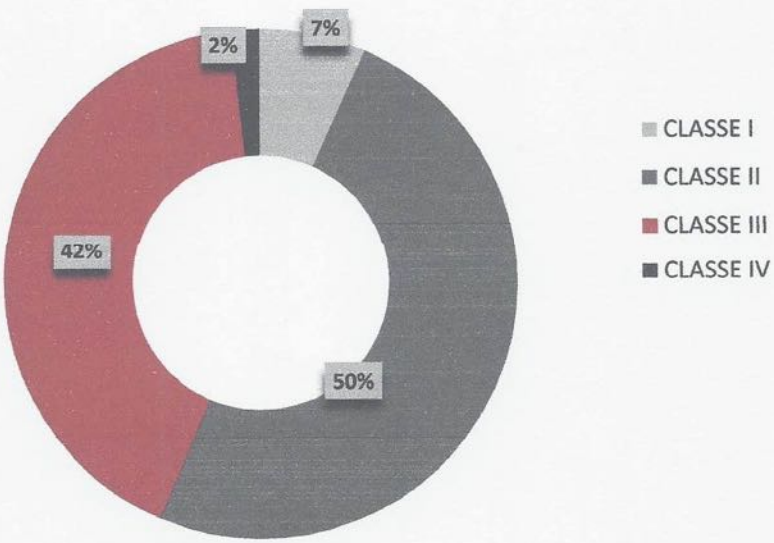
CREDORES TOTAIS
REPRESENTATIVIDADE POR CABEÇA



CREDORES TOTAIS
REPRESENTATIVIDADE POR VALOR



CREDORES TOTAIS
REPRESENTATIVIDADE POR VALOR



7.2.1 CLASSE I - TRABALHISTAS

Os credores concursais relacionados na Classe I, até a data do presente Plano de Recuperação Judicial Modificativo, totalizam o montante de R$ 28.397.732,68 (vinte e oito milhões e trezentos e noventa e sete mil e setecentos e trinta e dois reais e sessenta e oito centavos). O valor está distribuido da seguinte forma:

CLASSE I	
TRABALHISTA	**28.397.732,68**
FUNCIONÁRIOS ATIVOS	479.163,47
FUNCIONÁRIOS DESLIGADOS	16.546.302,19
PROCESSOS LÍQUIDOS	4.914.492,21
PROCESSO EM DISCUSSÃO JUDICIAL	5.588.959,63
PERITOS	211.618,48
ADVOGADOS	657.196,70

7.2.2 CLASSE II – GARANTIA REAL

Os credores com Garantia Real, classificados como Classe II totalizam o valor de R$ R$ 61.679.104,29 (sessenta e um milhões e seiscentos e setenta e nove mil e cento e quatro reais e vinte e nove centavos) e em dólares o valor de U$S 45.310.146,60. Os credores dessa classe são em sua totalidade financeiros, com créditos decorrentes de uma operação sindicalizada.

7.2.3 CLASSE III – QUIROGRAFÁRIOS

Os Créditos Quirografários são compostos por credores financeiros, fornecedores e prestadores de serviços, totalizando o valor de R$ 122.513.783,80 (cento e vinte e dois milhões e quinhentos e treze mil e setecentos e oitenta e três reais e oitenta centavos) e U$S 16.354.729,91.

CLASSE III		
QUIROGRAFÁRIOS	**REAIS**	**DÓLARES**
FINANCEIROS	46.879.752,58	14.220.775,05
FORNECEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS	75.634.031,22	2.133.954,86
TOTAIS	**122.513.783,80**	**16.354.729,91**

7.2.4 CLASSE IV – MICRO EMPRESA E EMPRESA DE PEQUENO PORTE

Os créditos da Classe IV, são compostos por credores fornecedores e prestadores de serviços, que são classificados, segundo as regras da Receita Federal do Brasil, como microempresas e empresas de

pequeno porte. Os referidos créditos totalizam R$ 7.720.801,80 (sete milhões e setecentos e vinte mil e oitocentos e um reais e oitenta centavos).

PARTE IV – PROPOSTA DE AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA

8. DISPOSIÇÕES GERAIS AOS PAGAMENTOS DE TODOS OS CREDORES

8.1. NOVAÇÃO

O presente Plano de Recuperação Judicial opera a novação de todos os créditos a ele sujeitos, nos termos do art. 59 da LRFE e do inciso I, do artigo 360 da Lei 10.406/2002, obrigando o devedor e todos os credores a ele sujeitos, sem prejuízo das garantias.

8.2 INSTRUMENTOS REPRESENTATIVOS DOS CRÉDITOS

Os Credores e a COMIL poderão celebrar instrumentos contratuais que representem os créditos novados de acordo com este Plano.

8.3 FORMA DE PAGAMENTO

Os valores líquidos destinados ao pagamento dos Credores serão transferidos diretamente à conta bancária do respectivo Credor, no Brasil ou no exterior, por meio de Documento de Crédito (DOC), Transferência Eletrônica Disponível (TED) ou depósito em conta, mediante comprovação nos autos. Para essa finalidade, os Credores deverão informar os dados bancários à COMIL, por correspondência escrita endereçada para o local abaixo:

COMIL ÔNIBUS S/A.
A/C DEPARTAMENTO CONTÁBIL
Rua Alberto Parenti, 1382 Distrito Industrial
CEP: 99700-000 Erechim, RS

Caso o credor não forneça os seus dados dentro do prazo dos pagamentos, os valores devidos a este credor ficarão no caixa da Companhia até que o credor os forneça e serão pagos sem nenhum acréscimo. Os pagamentos somente serão feitos na conta de titularidade do credor, salvo autorização judicial para pagamento de forma diversa.

Os valores sujeitos a recuperação judicial, listados em Dólar dos Estados Unidos serão convertidos na data de homologação do Plano, pela taxa (PTAX) de R$ 3,2848 por cada USD 1,00.

O valor dos créditos da Classe I, que excederem a 80 (oitenta) Salários Mínimos, serão pagos nas mesmas condições do pagamento aos credores da Classe III quirografários.

8.4 LEILÃO REVERSO DOS CRÉDITOS

A COMIL poderá, após pagamento integral dos créditos da Classe II e desde que esteja cumprindo com todas as obrigações previstas no presente Plano de Recuperação Judicial, promover Leilão Reverso dos Créditos. Tal procedimento consiste no pagamento antecipado dos Credores que oferecerem os seus créditos com a maior taxa de deságio.

O Leilão Reverso dos Créditos, sempre será precedido de um comunicado da COMIL a todos os seus Credores, informando o valor que estará disponível para quitação dos créditos e o deságio mínimo admitido, bem como a indicação do local, data, horário e forma (eletrônico, presencial ou através de correspondência registrada) de sua realização.

Serão vencedores, os Credores que oferecerem a maior taxa de deságio na data do Leilão Reverso dos Créditos.

Se o valor reservado para o pagamento dos créditos em leilão for inferior ao valor do crédito do Credor vencedor do leilão, a COMIL poderá efetuar o pagamento parcial da dívida.

Caso o Leilão Reverso de Créditos seja vencido por mais de um Credor e a soma dos respectivos créditos for superior ao valor destinado para o pagamento antecipado do crédito, será efetuado um rateio entre os Credores vencedores, considerando-se como critério de rateio o número de cabeças dos Credores vencedores, independentemente do valor do seu crédito.

Não havendo Credores interessados em participar dos Leilões, os valores reservados ao pagamento antecipado dos créditos sujeitos a Recuperação Judicial, retornarão ao fluxo normal das operações da empresa.

9. DA PROPOSTA DE PAGAMENTO A CREDORES

9.1 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE I

Durante mais de 30 anos de história, a COMIL **nunca** havia atrasado o pagamento dos salários de seus colaboradores. Entretanto, por conta da crise sem precedentes, a empresa sem recursos financeiros para quitar a folha de pagamento, foi obrigada a demitir parte de seus funcionários, sem conseguir quitar as rescisões e parte dos salários do mês de agosto de 2016 dos trabalhadores ativos.

Atenta a realidade de seus ex-funcionários e para minimizar os efeitos sociais causados pelas demissões, a COMIL tomou medidas para auxiliar na recolocação dessas pessoas no mercado de trabalho e disponibilizou uma cesta básica por trabalhador demitido até que as rescisões fossem homologadas.

Nessa seara, a empresa propõe liquidar antecipadamente parte dos créditos trabalhistas, através da venda ou dação dos imóveis abaixo listados e parte dos recebíveis líquidos do Programa *"Crack, é possível vencer"*. As referidas situações devem necessariamente ser homologadas pelo juízo da recuperação, e no tocante a venda ou dação do imóvel, caberá aos trabalhadores a decisão acerca da forma de antecipação.

Diante do exposto, os créditos trabalhistas serão pagos da seguinte forma:

a) Pagamento em até 24 (vinte e quatro) parcelas mensais, iguais e sucessivas, iniciando-se o pagamento em até 30 (trinta) dias após a homologação judicial do Plano.

b) Destinação de 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos líquidos recebidos do Governo Federal, oriundos do Programa *"Crack, é possível vencer"*, descontados dos valores antecipados até a homologação do presente Plano de Recuperação Judicial;

c) Mediante destinação dos recursos líquidos oriundos da venda do imóvel em que está instalada a Associação Atlética Cultural COMIL (AACC), objeto das matrículas 22.899, 22900, 22.901, 22.902 e 24.856, ambas do Registro de Imóveis da Comarca de Erechim, RS, com avaliação de

R$ 3.361.000,00 (três milhões, trezentos e sessenta e um mil reais), cujo leilão deverá ser designado em até 30 (trinta) dias após a homologação do presente Plano;

Todo crédito que tiver por fato gerador obrigação ocorrida anteriormente ao pedido de recuperação judicial se sujeita a recuperação e aos termos do Plano, ainda que a respectiva liquidação ou reconhecimento judicial tenha ocorrido após o ajuizamento da recuperação judicial.

9.2 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE II

Os credores da Classe II serão pagos mensalmente (Tabela Price), após transcorrido o período de carência de 36 (trinta e seis meses), a contar da homologação do presente Plano. A carência será do principal e da correção monetária e os valores serão pagos em uma das modalidades abaixo:

PRAZO DE PAGAMENTO (após carência)	% DE DESÁGIO
24 meses	95%
144 meses	75%
246 meses	60%

O saldo líquido devedor será corrigido pela TR-Mensal, a partir da data da homologação do presente Plano de Recuperação Judicial.

Os Credores deverão informar à COMIL, a modalidade de pagamento escolhida. A referida informação deverá ser enviada através de correspondência escrita e endereçada à Recuperanda no endereço abaixo listado, no prazo improrrogável de 10 (dez) dias após a realização da assembleia que aprovou o presente Plano.

COMIL ÔNIBUS S/A.

A/C DEPARTAMENTO CONTÁBIL

Rua Alberto Parenti, 1382 Distrito Industrial

CEP: 99700-000 Erechim, RS

No caso da não manifestação do credor no prazo estabelecido, a Recuperanda com base em seu fluxo de caixa, escolherá a modalidade de pagamento. A escolha de determinada opção é irrevogável e irretratável e vincula o credor a mesma.

9.3 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DE PEQUENO VALOR DAS CLASSES III E IV

Os Credores das Classes III e IV, titulares de créditos com valores iguais ou inferiores a R$ 5.000,00 (cinco mil reais) serão pagos em até 18 (dezoito) meses (Tabela Price), com deságio de 55% (cinquenta e cinco por cento), a contar da data da homologação do presente Plano.

9.4 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE III

Os credores da Classe III serão pagos mensalmente (Tabela Price), após transcorrido o período de carência de 36 (trinta e seis meses), a contar da homologação do presente Plano. A carência será do principal e da correção monetária e os valores serão pagos em uma das modalidades abaixo:

PRAZO DE PAGAMENTO (após carência)	% DE DESÁGIO
24 meses	90%
144 meses	55%
246 meses	25%

O saldo líquido devedor será corrigido pela TR-Mensal, a partir da data da homologação do presente Plano de Recuperação Judicial.

Os Credores deverão informar à COMIL, a modalidade de pagamento escolhida. A referida informação deverá ser enviada através de correspondência escrita e endereçada à Recuperanda no endereço abaixo listado, no prazo improrrogável de 10 (dez) dias após a realização da assembleia que aprovou o presente Plano.

COMIL ÔNIBUS S/A.

A/C DEPARTAMENTO CONTÁBIL

Rua Alberto Parenti, 1382 Distrito Industrial

CEP: 99700-000 Erechim, RS

No caso da não manifestação do credor no prazo estabelecido, a Recuperanda com base em seu fluxo de caixa, escolherá a modalidade de pagamento. A escolha de determinada opção é irrevogável e irretratável e vincula o credor a mesma.

9.5 DO PAGAMENTO AOS CREDORES DA CLASSE IV

Os Credores da Classe IV serão pagos mensalmente (Tabela Price), após transcorrido o período de carência de 36 (trinta e seis meses), a contar da homologação do presente Plano. A carência será do principal e da correção monetária e os valores serão pagos em uma das modalidades abaixo:

PRAZO DE PAGAMENTO (após carência)	% DE DESÁGIO
24 meses	90%
144 meses	55%
246 meses	30%

O saldo líquido devedor será corrigido pela TR-Mensal, a partir da data da homologação do presente Plano de Recuperação Judicial.

Os Credores deverão informar à COMIL, a modalidade de pagamento escolhida. A referida informação deverá ser enviada através de correspondência escrita e endereçada à Recuperanda no endereço abaixo listado, no prazo improrrogável de 10 (dez) dias após a realização da assembleia que aprovou o presente Plano.

COMIL ÔNIBUS S/A.
A/C DEPARTAMENTO CONTÁBIL
Rua Alberto Parenti, 1382 Distrito Industrial
CEP: 99700-000 Erechim, RS

No caso da não manifestação do credor no prazo estabelecido, a Recuperanda com base em seu fluxo de caixa, escolherá a modalidade de pagamento. A escolha de determinada opção é irrevogável e irretratável e vincula o credor a mesma.

9.6 CREDORES FORNECEDORES ESTRATÉGICOS

Aqueles credores fornecedores de bens e serviços essenciais para a manutenção das atividades da empresa (de forma individual ou empresas de um mesmo Grupo Econômico) que, após a homologação do Plano de Recuperação Judicial, fornecerem produtos e serviços com prazo de pagamento igual ou superior a 60 (sessenta) dias serão considerados **CREDORES FORNECEDORES ESTRATÉGICOS** e receberão seus créditos antecipadamente da seguinte forma:

- O valor referente ao fornecimento de produtos e serviços nas condições elencadas na forma acima descrita, será utilizado para o cômputo da antecipação do crédito, que será equivalente a 3% (três por cento) do fornecimento. O cômputo dos valores para fins de pagamento antecipado ocorrerá de forma trimestral (trimestre civil), e seu respectivo pagamento ocorrerá até o último dia útil do mês seguinte ao encerramento do trimestre.

Exemplo de cálculo para antecipação do crédito:

Período	Valor Fornecido com Condições Especiais
04/XX	R$ 300.000,00
05/XX	R$ 600.000,00
06/XX	R$ 500.000,00
TOTAL	**R$ 1.400.000,00**

Cálculo para antecipação do crédito:

Valor fornecido no trimestre	**R$ 1.400.000,00**
Antecipação do crédito (3%)	**R$ 42.000,00**

O valor referente à aceleração dos pagamentos, será utilizado para antecipação das parcelas finais dos valores sujeitos à recuperação judicial.

Os Credores deverão informar de maneira expressa à COMIL, a intenção de se enquadrarem como Credores Fornecedores Estratégicos. A referida informação deverá ser enviada através de

correspondência escrita e endereçada à Recuperanda no endereço abaixo listado, no prazo improrrogável de 10 (dez) dias após a realização da assembleia que aprovou o presente Plano.

COMIL ÔNIBUS S/A.
A/C DEPARTAMENTO CONTÁBIL
Rua Alberto Parenti, 1382 Distrito Industrial
CEP: 99700-000 Erechim, RS

A COMIL dará prioridade em suas compras aos fornecedores e prestadores de serviços estratégicos, desde que os preços sejam ofertados em condições de mercado e que atendam às especificações técnicas e de qualidade determinadas pela COMIL.

Ainda, esclarece-se no ponto que, para fins de implementação da presente cláusula de aceleração de pagamento, as seguintes condições, obrigatoriamente, deverão concorrer: i) verificação da necessidade por parte exclusiva da Comil; e ii) **suspensão de toda e qualquer demanda judicial, independentemente da natureza, que esteja em trâmite contra a recuperanda e os respectivos devedores solidários, até que integralmente adimplido o débito**.

A aplicação da cláusula de aceleração somente ocorrerá se concluída a aquisição da mercadoria e/ou a prestação do serviço.

A fim de lastrear a tomada de decisão sobre a adesão à condição de credor colaborador, a recuperanda poderá disponibilizar ao respectivo credor todas as informações financeiras pertinentes que sejam solicitadas.

9.7 CREDORES ESSENCIAIS

Os credores fornecedores de chassi, que nos negócios realizados com a COMIL concederem prazo de pagamento igual ou superior a 60 (sessenta) dias, em condições técnicas e preços nos níveis da concorrência, receberão, em contrapartida, o seguinte tratamento:

- Redução do prazo de pagamento dos valores sujeitos à recuperação judicial para até 180 (cento e oitenta) meses, mantidas as regras de deságio de acordo com a classe de seu respectivo crédito;

-Antecipação no pagamento dos valores sujeitos à recuperação judicial, calculados sobre o valor bruto de cada operação, conforme abaixo listado:

a) 5% (cinco por cento) na compra de carrocerias junto à COMIL;

b) 4% (quatro por cento) na venda de chassis para à COMIL.

9.8 CREDORES COLABORATIVOS FINANCEIROS

Em função da necessidade de obtenção de crédito junto aos credores financeiros e equiparados das Classes II e III, são propostos mecanismos de estímulo àqueles credores que, durante o processo de recuperação judicial, concederem novos limites para empréstimos ou limites para desconto de duplicatas, e cumulativamente prestarem serviços de natureza eminentemente bancária à recuperanda, desde que observadas as seguintes condições: (i) abertura de limite de crédito para empréstimo ou descontos de títulos no valor mínimo de R$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais); e (ii) aplicação de taxas e encargos em patamares aceitos e praticados pela média do mercado para empresas em recuperação judicial.

Assim sendo, aqueles credores Financeiros (de forma individual ou empresas de um mesmo Grupo Econômico) que, após o pedido de recuperação judicial, disponibilizarem os limites para operações de crédito acima descritas e cumulativamente prestarem serviços de natureza eminentemente bancária serão considerados **CREDORES COLABORATIVOS FINANCEIROS,** e receberão seus créditos antecipadamente, da seguinte forma:

a) EVENTO DE LIQUIDEZ: Destinação, no dia útil subsequente à homologação do Plano pelo juízo da recuperação ou, havendo recebimentos pela devedora em momento posterior à referida homologação, no dia útil imediatamente porvindouro, de 25% dos recursos líquidos pagos pelo Governo Federal, oriundos do "Programa Crack, é possível vencer";

b) DESÁGIO: será aplicado deságio de 20% sobre o valor atualizado da dívida;

c) CORREÇÃO MONETÁRIA E JUROS: correção monetária pela variação da TR e aplicação de juros de 4% a.a. desde a data do pedido da recuperação judicial;

d) CARÊNCIA DE PRINCIPAL, JUROS E CORREÇÃO: período de carência de 12 meses contados da homologação do PRJ;

e) AMORTIZAÇÃO: amortização de 60% da dívida inscrita no quadro de credores atualizada conforme estabelecido no item c, em 204 parcelas mensais e consecutivas, sendo a primeira devida no 15º dia do mês, seguinte ao término do período de carência estabelecido no item d , amortização de 10% da dívida paga no primeiro dia útil do ano 10 e os restantes 10% serão pagos juntamente com a parcela de nº 204, ao término do pagamento, conforme o seguinte fluxo:

ANO	AMORTIZAÇÃO
1	0% - carência
2	3,53%
3	3,53%
4	3,53%
5	3,53%
6	3,53%
7	3,53%

8	3,53%
9	13,53%
10	3,53%
11	3,53%
12	3,53%
13	3,53%
14	3,53%
15	3,53%
16	3,53%
17	3,53%
18	13,52%
	80,00%

9.9 CREDORES ADERENTES

O Plano de Recuperação Judicial contempla o pagamento dos créditos sujeitos aos efeitos da recuperação judicial, ainda que possam existir créditos pendentes de liquidação. Os credores que não se submeterem aos efeitos da recuperação judicial, poderão aderir ao presente Plano de Recuperação Judicial como "Credores Aderentes", obedecendo aos critérios de pagamento na forma e ordem aqui estabelecidos.

PARTE V – LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO FINANCEIRA

10. PROJEÇÕES E PREMISSAS

O presente Laudo foi elaborado contemplando um horizonte temporal de 24 anos, sendo que o primeiro ano passa a ser de 2019. Prazo este estabelecido no Plano de Recuperação Judicial, considerado como período ideal, diante das condições previsíveis e sabidas no momento da elaboração do mesmo, para que a empresa possa honrar com as obrigações assumidas no Plano.

As análises e avaliações contidas no Laudo de Avaliação se baseiam em previsões de resultados financeiros futuros. O Laudo não é necessariamente indicativo de que os resultados mencionados neste material se perfectibilizarão, os mesmos poderão ser mais ou menos favoráveis do que os sugeridos nestas projeções, tendo em vista, ainda, que estas análises estão intrinsecamente sujeitas a incertezas e variáveis, ou ainda a fatores que estão fora do controle da COMIL.

As premissas utilizadas na elaboração do Laudo foram, em grande parte, fornecidas pela COMIL e refletem sua expectativa em relação ao futuro, tendo impacto nos negócios atuais e futuros da empresa, portanto, em suas projeções financeiras.

Com relação à elaboração do Laudo, a MSC juntamente com a COMIL utilizou, entre outras informações: (i) análises e projeções financeiras elaboradas pela recuperanda; (ii) demonstrações financeiras consolidadas auditadas dos últimos cinco anos, e (iii) outras informações financeiras gerenciais relativas à empresa; (iv) saldos de caixa e bancos, empréstimos e outras obrigações de dívida e provisões; e (v) informações disponíveis ao público em geral sobre mercado e índices econômicos.

O Laudo de Avaliação é necessariamente baseado em condições econômicas, monetárias, de mercado e outras em vigor, bem como em informações disponibilizadas pela COMIL. As premissas e projeções consideradas no Laudo de Avaliação podem ser alteradas por diversos fatores, entre os quais estão mudanças no setor de atuação da empresa, mudanças de tarifas, impostos, tributos ou outras alterações governamentais, alterações nas condições macroeconômicas, como a taxa básica de juros,

taxa de câmbio, risco país, impedimento, atraso ou dificuldade da empresa na implementação do Plano de Recuperação.

O Laudo de Avaliação deverá ser considerado somente em sua totalidade para fins de avaliação independente e, portanto, qualquer análise ou conclusão baseada em partes isoladas ou segmentos tomados fora do contexto geral será considerada incompleta e, possivelmente, incorreta.

10.1 MERCADO

Como já mencionado anteriormente, o mercado em que a COMIL está inserida está diretamente relacionado às flutuações do PIB. Como é possível observar no gráfico que segue, o mercado sofreu grave queda entre os anos de 2013 e 2017, segundo dados da FABUS.

Evolução da Produção de Ônibus no Brasil (unidades)

Entretanto, considerando as perspectivas trazidas pela nova regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), limitando a idade máxima dos veículos em 15 anos e reduzindo a idade média da frota para 5 anos, deverá aumentar a demanda por ônibus rodoviários nos próximos anos, o que por si só já daria condições da empresa retomar seus niveis de produção e venda estimados.

10.2 PREMISSAS INTERNAS

10.2.1 OPERACIONAIS

Da análise de informações pertinentes sobre as premissas operacionais utilizadas para este Laudo, deve-se mencionar como as principais:

a. Para fins de produção foram considerados 238 dias de produção/ano – média histórica trazida por dados da empresa;
b. Capacidade da Planta: 14 carros/dia;
c. Volume de produção estimada: 5,1 carros/dia em 2019 atingindo 10 carros/dia em 2027, ocupando 71% da capacidade. Constante demais anos;

Considerando a capacidade instalada na fábrica, versus a previsão de produção para os próximos anos, nota-se que a empresa possui condições de aumento de produção sem a necessidade de expansão.

Salienta-se que as premissas utilizadas para as previsões são conservadoras e realistas, podendo, de acordo com o mercado, serem modificadas ao longo do tempo.

10.2.2 FINANCEIRAS

Através das premissas operacionais, pré-estabelecidas pelas informações históricas da COMIL e vislumbrando as condições de mercado atuais e futuras, foram determinadas também as premissas financeiras, onde o crescimento das rubricas é baseado em índices macroeconômicos e suas previsões futuras.

10.3 DEMONSTRAÇÃO FINANCEIRAS

O objetivo das demonstrações financeiras para fins gerais, é oferecer informação financeira sobre a entidade que seja útil à tomada de decisões por parte dos seus *Stakeholders,* sejam eles fornecedores, bancos, clientes, governo, colaboradores e demais interessados, a fim de comprar, vender ou manter instrumentos de patrimônio e de dívida, e oferecer ou liquidar empréstimos e outras formas de crédito. As demonstrações contábeis apresentam os resultados da administração na gestão da entidade e sua capacitação na prestação de contas quanto aos recursos que lhe foram confiados.

10.3.1 DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DOS EXERCÍCIOS PROJETADOS

O DRE (Demonstrativo de Resultado do Exercício) é um relatório contábil elaborado em conjunto com o balanço patrimonial, que descreve as operações realizadas pela empresa em um determinado período, e tem como objetivo demonstrar a formação do resultado líquido em um exercício, através do confronto das receitas, despesas e resultados apurados, gerando informações significativas para tomada de decisão.

O DRE é um demonstrativo elaborado pelo regime de competência, princípio contábil estabelecido pela Resolução nº 1.282/2010, isto significa que os valores nele demonstrados são receitas e despesas realizadas, porém não necessariamente recebidas ou pagas dentro do período que se demonstra.

Produção

A produção é determinada com base na produção média diária anual

Número de dias úteis do ano determinado com base na média histórica da companhia e constante para toda a projeção

São consideradas 5 linhas de produção para a projeção, cada uma contemplando os seguintes modelos de produtos:

- Luxo – Campione Invictus DD e Campione Invictus HD
- Rodoviário – Motor traseiro – Campione Invictus 1200 e 1050
- Fretamento – Motor dianteiro – Campione 3.45 e 3.25 e Versatile
- Urbano – toda a linha de urbanos – Svelto, Svelto Midi, Svelto BRT e BRS, Doppio
- Micro – Piá rodoviário e Piá urbano

O mix de produção é definido com base no histórico, restrições de cada uma das linhas de produção, além de o novo posicionamento comercial a Comil com foco na venda de modelos rodoviários. Apesar de hoje a Comil estar produzindo e vendendo seu modelo de micro-ônibus, opta-se na projeção por não considerar a venda deste modelo. Este é o modelo mais antigo da Empresa em produção e para que ele fosse realmente competitivo em seu segmento seria necessário fazer investimentos para o desenvolvimento de um novo produto.

Capacidade máxima de produção da planta é de 14 ônibus/dia.

Produção máxima atingida de 10 carros/dia, ocupando 71% da capacidade, no ano de 2027.

Preços Médios

- Mercado Interno e Vendas a Governo

  Projetados com base no preço médio de cada linha do ano anterior mais um acréscimo baseado na inflação do período.

  Devido a projeção de crescimento nos primeiros anos e histórico, considera-se que os preços nos anos iniciais crescerão menos que a inflação.

  Após o ano de 2027, os preços crescem 100% da inflação do período

- Mercado Externo

  O preço é definido com base no preço médio de cada linha de produto em dólar mais a variação cambial do período

  Considera-se uma recomposição gradual do médio preço em dólar, buscando manter as margens e preços históricos praticados.

- Receita de Componentes

  São considerados como Componentes os seguintes itens: Ar Condicionado, Elevador, Chassi e Transformação

  A receita destes itens é determinada com base em um percentual sobre a receita líquida de carroceria de cada linha de produto e cada mercado. O percentual é definido com base no histórico praticado e constante para toda a projeção.

  É considerado nas projeções as mudanças em legislações que preveem um aumento de ônibus urbano com Ar Condicionado e a obrigatoriedade de plataformas elevatórias nos ônibus de fretamento e rodoviários

- Receita de Peças de Reposição

  É determinada com base no percentual sobre a receita líquida total da carroceria. Percentual definido com base na média histórica e constante para toda a projeção.

Custo do Produto Vendido

- Mão de Obra Direta e Indireta

  Considera-se a quantidade média de funcionários do ano, multiplicada pelo salário médio anual com encargos.

  O número de funcionários cresce proporcionalmente ao crescimento da produção. Para mão de obra direta, é considerado 75% do crescimento da produção e para mão de obra indireta é de 70%.

Reajuste salarial considera a reposição da inflação do período, mais um ganho real de 1% ao ano. Após a estabilidade da produção, no ano de 2027, considera-se somente o repasse da inflação.

- Matéria Prima

  Matéria prima média unitária de cada linha de produto e mercado.

  O crescimento do custo de matéria prima se dá pela reposição de 100% da inflação do período.

- Gastos Gerais

  Subdividido em 3 categorias: Gastos Gerais Fixos, Gastos Gerais Variáveis e Energia Elétrica.

  Gastos gerais fixos são definidos conforme o valor do ano anterior e reajustado pela inflação do período.

  Energia Elétrica para 2019 considera o valor de contrato para o consumo mínimo contratado (anos anteriores foi consumido abaixo do valor mínimo e o excedente foi vendido no mercado). Para os demais anos, o valor é reajustado pela inflação do período.

  Gastos gerais variáveis: definido o custo médio por carro produzido do ano de 2019 e reajustado pela inflação do período.

  Custo com Componentes e Peças

  Determinados com base na margem de contribuição histórica de cada componente e peças.

  Definido com base em um percentual sobre a receita líquida da carroceria de cada um dos itens e estável por toda a projeção.

Despesas com Vendas

- Despesas com Vendas Variáveis – Comissões e Fretes

  Definido com base em um percentual de cada linha de produto e mercado. Percentual estável por todo o período da projeção

  Cabe destacar que ao final de 2016, com a recuperação judicial, foram renegociados os contratos de representação para redução dos valores pagos

- Despesas com pessoal

  Segue o mesmo princípio exemplificado no custo de mão de obra alocado no CPV. O diferencial é que para um determinado crescimento na produção a quantidade de funcionários cresce 65% daquele índice.

- Outras despesas de vendas

- Com base no valor gasto no ano anterior e reajustado por um fator sobre a inflação. Como no último ano o gasto foi muito reduzido em razão da crise, há a necessidade de aumento nesses desembolsos, visando sustentar o nível de vendas proposto na projeção. Para o ano de 2019 as despesas são definidas conforme orçamento da Companhia, 2020 – 350% da inflação do período, 2021 – 250%, de 2022 a 2028 – 200% e para os demais anos 100% da inflação do período.

Despesas Gerais e Administrativas

- Despesas com Pessoal

  Segue o mesmo princípio exemplificado no custo de mão de obra alocado no CPV. O diferencial é que para um determinado crescimento na produção, a quantidade de funcionários cresce 60% daquele índice

- Outras despesas gerais e administrativas
- Como no último ano o gasto foi muito reduzido em razão da crise, há a necessidade de aumento nesses desembolsos.
  Para o ano de 2019 é definido com base no orçamento anual da Companhia. Para os demais anos considera o valor gasto no ano anterior, com reajustes baseados em um percentual da inflação do período, sendo 150% em 2020, 140% em 2021, 130% em 2022 e 120% para os demais anos.

Capital de Giro

Capital de giro é calculado com base no prazo médio (dias) das principais contas do balanço que são: Fornecedores, clientes, despesas comerciais, estoque e salários e encargos.

Vale destacar que como cada um dos mercados que a empresa atua possui características de financiamento muito distintas, optou-se por separar o recebimento de clientes e pagamento de despesas nos seguintes mercados: Mercado Interno, Mercado Externo e Vendas a Governo

- Fornecedores:

  Considera-se uma evolução gradual no prazo de pagamento atingindo o prazo de 40 dias. Esta evolução leva em consideração a melhora na confiança dos fornecedores em relação a Comil e consequente abertura de crédito pelos mesmos.

- Clientes

  A Comil tem conseguido com êxito expor a sua situação fragilizada de caixa no momento e tem reduzido os prazos de recebimento no último ano, especialmente no mercado externo. Em

contrapartida a Empresa tem oferecido preços competitivos ao mercado, mas dentro do limite de margens aceitáveis e sem prejuízo nos negócios.

Desta forma, considera-se uma elevação no prazo médio de recebimento de clientes de modo a voltar a operar com níveis normais de mercado

- Despesas Comerciais

  São pagas somente após o recebimento dos valores devidos de cada cliente, deste modo estão em linha com os prazos de recebimento.

- Estoque

  Considera-se uma melhora gradual no prazo de estoque, como reflexo da gestão que a Comil vem empregando para redução dos níveis de matéria prima e carros em processo.

- Salários e Encargos

  Com base no prazo médio histórico e fixo para toda a projeção.

Investimentos

Para o ano de 2019 considera-se a base do orçamento anual adotado pela Companhia.

Para os demais anos, considera-se um percentual sobre a depreciação do ano anterior, com uma evolução gradual nos investimentos.

Existem 2 momentos que são considerados ciclos de renovação de produtos: nos anos 2023 a 2025 e nos anos de 2033 a 2035. Estes períodos levam em conta o ciclo de vida dos produtos que é de 8 a 10 anos.

10.3.2 FLUXO DE CAIXA DIRETO PROJETADO

A Demonstração do Fluxo de Caixa é um instrumento que demonstra de forma direta ou indireta as mudanças ocorridas no caixa, demonstrando as entradas e saídas de dinheiro, ou seja, os reflexos no caixa da empresa, desde o momento que ocorre na Demonstração de Resultados até o Balanço Patrimonial.

"Outras vantagens são a de fornecer informações sobre a situação financeira e a possibilidade de utilização da demonstração de fluxos de caixa por um número muito mais ampliado de usuários". (AFONSO, 1999)

As informações do DFC, se analisadas em conjunto com as demais demonstrações, permitem entre outras informações, verificar a capacidade da empresa em honrar seus compromissos e retornar empréstimos obtidos. Além disso, demonstra quais são as origens e o destino dos recursos da empresa.

É importante destacar que algumas empresas apesar de apresentarem prejuízo econômico, podem apresentar disponibilidade de caixa operacional positiva, bem como apresentar lucro e o fluxo de caixa operacional ser negativo, isso se dá em razão do demonstrativo de resultado ser apresentado pela competência das receitas e despesas e não pelo efetivo pagamento ou recebimento.

PARTE VI – VIABILIDADE DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Considerando as premissas do Plano de Recuperação Judicial e as premissas estabelecidas para elaboração dos resultados futuros e fluxo de caixa, conclui-se que:

- ✓ As premissas utilizadas são conciliáveis com os padrões de mercado e suportam a proposta de amortização sugerida;
- ✓ Da análise das demonstrações contábeis anteriores e das previsões futuras de caixa, é justificada a necessidade de reescalonamento do passivo da COMIL;
- ✓ O índice estabelecido pelo Plano para atualização dos créditos é compatível com a possibilidade de pagamento proposta e disponibilidade de caixa;
- ✓ A continuidade das atividades da empresa proporcionará a efetiva geração de caixa para a amortização da dívida, o que conforme quadro em caso de falência, não possibilitaria a liquidação de todos os créditos;
- ✓ Verificados os fluxos de caixa iniciais, após pedido de Recuperação Judicial, é notável a necessidade do período de carência para início dos pagamentos, dando condições à empresa de melhorar seu capital de giro, reduzir o custo da operação e alavancar sua atividade, a fim de superar a crise econômico-financeira enfrentada.

Consideradas estas observações, e atendidas todas as premissas estabelecidas no Laudo, e os meios de recuperação tratados no presente Plano, considera-se viável o Plano apresentado. Além disso cabe observar que a continuidade das atividades da empresa, é fundamental para que seja possível o cumprimento das obrigações da COMIL assumidas no Plano.

PARTE VII– CONCLUSÃO

11. EFICÁCIA DO PLANO

11.1 HOMOLOGAÇÃO DO PLANO

Para todos os efeitos deste Plano, considera-se como data de homologação judicial do Plano a data da publicação no Diário Oficial da decisão judicial proferida, pelo Juízo da Recuperação, que conceder a recuperação judicial nos termos do art. 58 da LFRE.

11.2 VINCULAÇÃO DO PLANO

O Plano, uma vez homologado pelo Juízo da Recuperação, vincula a COMIL e todos os seus Credores, bem como os seus respectivos cessionários e sucessores a qualquer título.

11.3 ALTERAÇÃO DO PLANO

Embora a forma proposta no presente Plano seja a melhor dentre as previstas em lei, outras formas alternativas de recuperação da empresa e de pagamento aos credores podem ser propostas, alteradas ou mesmo viabilizadas na Assembleia Geral de Credores, observadas as disposições previstas na Lei 11.101/05.

Tais propostas deverão ter como pressuposto a efetiva recuperação da empresa e deverão atender aos princípios basilares da Lei 11.101/05, que são: a **preservação da empresa**, **proteção dos trabalhadores** e **interesse dos credores**.

12. DISPOSICÕES FINAIS

12.1 EXTINÇÃO DO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Decorridos dois anos da homologação judicial do presente Plano, sem que haja o descumprimento de quaisquer disposições do Plano vencidas até então, a COMIL poderá requerer ao Juízo da Recuperação o encerramento do processo de recuperação judicial.

12.2 LEI APLICÁVEL

O Plano e todas as obrigações nele previstas reger-se-ão e deverão ser interpretados de acordo com as leis vigentes na República Federativa do Brasil, ainda que os contratos originais que deram origem aos créditos contra a COMIL sejam regidos pelas leis de outro país.

12.3 ELEIÇÃO DE FORO

O Juízo da Recuperação será o foro competente para dirimir toda e qualquer controvérsia ou disputa oriunda deste Plano, até o encerramento do processo de recuperação judicial.

Erechim, 25 de abril de 2019.

Deoclécio Corradi
Diretor Acionista

Dairto Corradi
Diretor Acionista

Diones Corradi Pagliosa
Diretora Acionista

Daniela Alves
Contadora CRC RS nº 89.791

Silvio Luciano Santos
Contador CRC RS, BA, PR, SC e SP nº 66.456

Guilherme Caprara
Advogado OAB RS nº 60.105