



Número: **8014142-35.2025.8.05.0274**

Classe: **PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL**

Órgão julgador: **3ª V DOS FEITOS DE REL. DE CONS. CÍV. E COM. CONS. REG. PUB. E ACID. DE TRAB. DE VITORIA DA CONQUISTA**

Última distribuição : **09/07/2025**

Valor da causa: **R\$ 100.000,00**

Assuntos: **Administração judicial**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Advogados
MARIO HENRIQUE KERCKHOF EIRELI - EPP (INTERESSADO)	
	FERNANDO DE CÁSSIA MEIRA OLIVEIRA (ADVOGADO) REBECA KAUANI OLIVEIRA CRUZ (ADVOGADO)
BANCO VOLKSWAGEN S. A. (INTERESSADO)	
	Rafael Barroso Fontelles (ADVOGADO) MARCELLA PEDROSO SANTOS (ADVOGADO)

Outros participantes	
ESTADO DA BAHIA (INTERESSADO)	
Ministério Público do Estado da Bahia (INTERESSADO)	
VICTOR BARBOSA DUTRA (PERITO DO JUÍZO)	
	Victor Barbosa Dutra (ADVOGADO)
CAIXA ECONOMICA FEDERAL (INTERESSADO)	
	DIEGO MARTIGNONI (ADVOGADO)
MUNICIPIO DE VITORIA DA CONQUISTA (INTERESSADO)	
UNIÃO FEDERAL / FAZENDA NACIONAL (INTERESSADO)	

Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
530033707	11/11/2025 18:07	PlanodeRecuperacaoMario11112025_assinado	Outros documentos

PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Plano de Recuperação Judicial (PRJ) elaborado em atendimento ao art. 53 da Lei 11.101/2005 para apresentação nos autos do processo n. 8014142-35.2025.8.05.0274, em tramite na 3ª Vara dos Feitos de Rel. de cons. Cíveis Comerciais e Acid. De Trabalho de Vitória da Conquista, Bahia.

GRUPO CONQUISTA LOG

MÁRIO HENRIQUE KERCKHOFF LTDA – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

FKL TRANSPORTES LTDA. – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Vitória da Conquista - BA
Novembro de 2025



Sumário

1. Introdução 4

1.1. Glossário 4

2. Da consolidação substancial..... 5

3. Contexto econômico nacional e dos impactos no setor de transportes rodoviários 6

3.1. Referências e fundamentação técnica adicional..... 9

4. Medidas adotadas antes do pedido da RJ..... 10

5. Contexto e histórico empresarial..... 11

5.1. Formação e desenvolvimento da atividade..... 11

6. Análise das demonstrações contábeis..... 13

6.1. Análise da demonstração do resultado do exercício (2022–2024)..... 13

6.1.1. Metodologia de consolidação 13

6.1.2. Estrutura e leitura vertical 14

6.1.3. Leitura horizontal e evolução do resultado 14

6.2. Análise do balanço consolidado (2022–2024) 15

 Quadro comparativo — Indicadores tradicionais (2022–2024) 15

6.2.2. Interpretação Jurídico-Pericial 16

7. Estrutura do endividamento e composição dos credores..... 17

7.1. Classe I – Credores trabalhistas..... 17

7.2. Classe II – Credores com garantia real..... 18

7.3. Classe III – Credores quirografários..... 18

7.4. Classe IV – Microempresas e empresas de pequeno porte (ME/EPP) 18

7.5. Créditos extraconcursais..... 19

8. Proposta de tratamento dos créditos 20

8.1. Classe I – Créditos trabalhistas 20

8.2. Classe II – Créditos com garantia real..... 20

8.3. Classe III – Créditos quirografários 21

8.4. Classe IV – Microempresas e empresas de pequeno porte (ME/EPP) 21



9. Meios de recuperação.....21

9.1. Otimização da estrutura de custos e despesas.....22

9.1.1. Otimização da estrutura de custos e despesas22

9.1.2. Reestruturação e modernização da frota operacional22

9.1.3. Estratégias de receita e mercado23

9.2. Novas estratégias de negócio e otimização de ativos23

9.2.1. Otimização do parque de ativos não essenciais23

9.2.2. Recomposição e diversificação da receita operacional23

9.2.3. Estratégia de modernização da frota24

9.3. Concessão de prazos e condições especiais para pagamento.....24

9.4. Novação da dívida24

9.5. Leilão reverso para amortização acelerada de passivo24

10. Governança, acompanhamento e monitoramento24

11. Considerações finais25

ANEXOS27



1. Introdução

O presente plano de recuperação judicial tem por objetivo apresentar, de forma detalhada, os meios técnicos a serem empregados pelas empresas: **MÁRIO HENRIQUE KERCKHOFF LTDA. – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL** e **FKL TRANSPORTES LTDA. – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL**, (“**GRUPO CONQUISTA LOG**”), contendo as premissas desenvolvidas para viabilizar as suas reestruturações econômico e financeiro.

Atuante no ramo de transporte rodoviário de cargas, que, diante de um cenário de severas restrições de liquidez, aumento expressivo dos custos operacionais e retração da margem de rentabilidade, viu-se compelida a requerer a proteção judicial prevista na Lei nº 11.101/2005. O plano ora apresentado, consolida um conjunto de ações e estratégias que visam restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Grupo, readequar o perfil de endividamento, otimizar fluxos de caixa e assegurar a sustentabilidade de longo prazo.

A proposta foi elaborada à luz dos princípios da função social da empresa, da preservação da atividade produtiva e da paridade entre credores, constituindo-se em instrumento técnico de reorganização econômica, financeira e administrativa, de forma compatível com a legislação vigente e as normas contábeis aplicáveis.

As análises e conclusões contidas neste documento baseiam-se em demonstrações contábeis auditadas, informações gerenciais e documentos comprobatórios disponibilizados pela administração, devidamente avaliados pela HCB Serviços de Consultoria Ltda, observando-se os pronunciamentos técnicos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), em especial o CPC 26 (Apresentação das Demonstrações Contábeis).

1.1. Glossário

Os termos e as expressões utilizadas neste Plano de Recuperação Judicial terão os significados que lhes são atribuídos neste item.

- **Administrador Judicial (AJ):** O profissional Dr. Oreste Nestor de Souza Laspro, nomeado pelo Juízo da Recuperação para fiscalizar as atividades das Recuperandas e auxiliar no trâmite do processo, nos termos do art. 21 da LRF.
- **PRJ:** O presente Plano de Recuperação Judicial.
- **LRF:** A Lei nº 11.101/2005, que regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência.
- **Grupo Conquista Log (ou Recuperandas):** Denominação conjunta das empresas **MÁRIO HENRIQUE KERCKHOFF LTDA - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL** e **FKL TRANSPORTES LTDA. - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL**.
- **Juízo da Recuperação:** A 3ª Vara dos Feitos de Rel. de cons. Cíveis Comerciais e Acid. De Trabalho de Vitória da Conquista, Bahia, onde tramita o processo nº 8014142-35.2025.8.05.0274.



- **Consolidação Substancial:** Regime jurídico (previsto no Art. 69-J da LRF) proposto no plano que implica na unificação dos ativos e passivos das devedoras (Mário Henrique Kerckhof Ltda e FKL Transportes Ltda) em uma única massa concursal, sujeitando-as a um tratamento uniforme e deliberação conjunta dos credores.
- **Créditos Concurais:** Dívidas e obrigações sujeitas aos efeitos da Recuperação Judicial.
- **Créditos Extraconcurais:** Dívidas e obrigações não abrangidas pelo processo de Recuperação Judicial por força de disposição legal.
- **CPC:** Sigla para "Comitê de Pronunciamentos Contábeis", cujos pronunciamentos técnicos (como o CPC 26) foram utilizados como base para as análises contábeis e demonstrações financeiras presentes no plano.
- **Novação:** Meio de recuperação previsto no plano que, após a homologação judicial, substitui as dívidas originais por novas obrigações, regidas exclusivamente pelas condições estabelecidas no PRJ, conforme o art. 59 da LRF.
- **Credor Estratégico/Colaborador:** Subclasse de Credores Quirografários que, após a homologação do PRJ, optam por manter ou estabelecer novas relações comerciais com as Recuperandas, em condições de mercado, recebendo em contrapartida condições de pagamento mais favoráveis para seus créditos concursais.
- **Leilão Reverso:** Meio de recuperação proposto para a Classe III, onde, na ocorrência de um "Evento de Liquidez" (recebimento de recursos extraordinários), as Recuperandas poderão usar o montante para quitar antecipadamente os credores que oferecerem o maior percentual de deságio.
- **SELIC:** Taxa básica de juros da economia brasileira. Sua elevação é citada no plano como um dos fatores macroeconômicos determinantes da crise, por encarecer o crédito e o capital de giro.

2. Da consolidação substancial

O presente Plano de Recuperação Judicial é proposto e fundamentado sob o regime jurídico da Consolidação Substancial, conforme expressamente previsto no art. 69-J da Lei n.º 11.101/2005.

Esta modalidade excepcional implica a unificação dos ativos e passivos das devedoras, **MARIO HENRIQUE KERCKHOF LTDA. e FKL TRANSPORTES LTDA.**, em uma única massa concursal, sujeitando-as a um tratamento uniforme e à deliberação conjunta de seus credores, caracterizando, para todos os efeitos, um verdadeiro litisconsórcio unitário.

O deferimento do processamento da Recuperação Judicial do GRUPO CONQUISTA LOG já se deu na modalidade de consolidação processual, conforme decisão do Juízo da 3ª Vara dos Feitos de Relações de Consumo, Cíveis e Comerciais de Vitória da Conquista, nos autos do processo nº 8014142-35.2025.8.05.0274). A presente petição de Plano



formaliza a opção pela Consolidação Substancial, mediante a demonstração do preenchimento dos pressupostos cumulativos previstos no art. 69-J da LRF.

3. Contexto econômico nacional e dos impactos no setor de transportes rodoviários

A presente recuperação judicial deve ser analisada à luz do contexto macroeconômico brasileiro que se estabeleceu nos últimos exercícios, caracterizado por acentuada instabilidade fiscal, elevação do custo de capital, deterioração da confiança empresarial e inflação persistente de custos, fatores que, combinados, exerceram impacto direto e cumulativo sobre a atividade produtiva nacional, em especial sobre o setor de transporte rodoviário de cargas, segmento essencial à dinâmica da economia brasileira e responsável pela movimentação de aproximadamente 65% das mercadorias no território nacional, conforme dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

É notório que a crise econômica instalada a partir do ano de 2020, em decorrência dos efeitos da pandemia da COVID-19, produziu perturbação sistêmica nos fluxos produtivos e logísticos, comprometendo tanto a oferta quanto a demanda agregada. As medidas de contenção sanitária e a retração do consumo provocaram interrupções nas cadeias de suprimentos, desorganizando os ciclos de transporte, armazenagem e distribuição. No mesmo período, as transportadoras viram-se diante de custos crescentes e receitas decrescentes, cenário que gerou o primeiro movimento de descasamento estrutural entre o faturamento e as obrigações financeiras.

A partir do segundo semestre de 2021, com a retomada parcial das atividades econômicas, o país enfrentou uma forte pressão inflacionária, impulsionada pelo aumento global dos preços de combustíveis, fertilizantes e insumos industriais. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) superou 10% ao ano, e o Banco Central do Brasil, em resposta, iniciou uma trajetória de elevação contínua da taxa SELIC, que passou de 2,0% ao ano (jan/2021) para 13,75% ao ano (ago/2023), o maior nível em quase duas décadas. Tal política monetária, ainda que necessária para conter a inflação, produziu efeito colateral direto sobre o setor produtivo: o encarecimento abrupto do crédito e do capital de giro, dificultando a rotação operacional e o financiamento das atividades correntes.

No âmbito fiscal, a combinação de pressões inflacionárias, incertezas políticas e descompasso entre arrecadação e despesa pública manteve os índices de confiança empresarial em patamares reduzidos. A elevação da dívida pública bruta e a oscilação do câmbio também contribuíram para aumentar o custo dos insumos importados, especialmente pneus, peças automotivas e lubrificantes, todos insumos indispensáveis ao transporte rodoviário.

Os impactos sobre o setor logístico foram severos e multifacetados. O diesel S-10, combustível essencial à atividade transportadora, registrou aumento acumulado superior



a 85% entre 2020 e 2024, segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP). Em paralelo, os custos de manutenção de frota, seguros obrigatórios, pneus e peças automotivas cresceram acima dos índices inflacionários gerais, alcançando variações médias anuais de 10% a 12%, conforme dados do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/IBRE). O conjunto desses fatores implicou aumento substancial do custo operacional direto por quilômetro rodado, reduzindo drasticamente as margens de rentabilidade e, por conseguinte, a capacidade de geração de caixa livre.

É importante destacar que o modelo predominante de negócios das transportadoras brasileiras é fortemente dependente de capital de giro de curto prazo para financiamento da operação, manutenção e folha de pagamento. A elevação da SELIC repercutiu, portanto, de forma imediata sobre o custo financeiro do setor, elevando as taxas efetivas de crédito empresarial, inclusive nas modalidades de antecipação de recebíveis, desconto de duplicatas e capital de giro rotativo. As médias de juros nessas operações superaram 22% ao ano em 2023, segundo relatório da Febraban, tornando insustentável a rolagem das dívidas de curto prazo sem renegociação estruturada.

A escassez de liquidez foi acompanhada pela retração de prazos médios concedidos por fornecedores, o que acentuou o descasamento entre o ciclo de recebimentos e pagamentos. As transportadoras, que historicamente operavam com prazo médio de recebimento (PMR) entre 45 e 60 dias, passaram a enfrentar prazo médio de pagamento (PMP) inferior a 30 dias, provocando consumo recorrente de caixa operacional e aumento do endividamento bancário. Essa distorção de ciclo financeiro, quando combinada ao aumento do custo operacionais e do crédito, gerou uma crise de liquidez estrutural, cuja reversão exige intervenção sistêmica — exatamente o escopo da recuperação judicial prevista em lei.

Sob o ponto de vista macroeconômico, o período entre 2021 e 2024 também foi marcado por volatilidade cambial, aumento do risco-país e oscilações nas expectativas de crescimento do PIB, oscilando entre 1% e 3%, conforme o Relatório Focus do Banco Central. A ausência de estabilidade nas políticas de preços e a insegurança fiscal refletiram-se em redução de investimentos no setor de infraestrutura, agravando o chamado “Custo Brasil” — conjunto de deficiências estruturais que elevam o custo logístico nacional, estimado em 12% do PIB, de acordo com a Fundação Getúlio Vargas.

Em consequência, o transporte rodoviário, modal responsável por mais de 60% da matriz logística nacional, passou a operar sob severa pressão de custos, deterioração de margens e alto risco de inadimplência. Empresas de pequeno, médio e grande porte foram afetadas indistintamente, sendo numerosas as que ingressaram em processos de reestruturação ou encerraram atividades por inviabilidade econômica.

A complexidade do cenário é agravada pelo caráter cumulativo e não reversível de parte dos custos operacionais. Os reajustes salariais decorrentes de convenções coletivas, os aumentos em pedágios, licenças ambientais e seguros, bem como a elevação dos



preços de peças e componentes importados, consolidaram-se em patamar elevado, independentemente de eventual arrefecimento da inflação. Assim, mesmo diante de índices de redução marginal da SELIC em 2025, o setor de transporte continuará enfrentando estrutura de custos rigorosamente pressionada.

Do ponto de vista contábil e financeiro, esse ambiente se traduz em redução da margem EBITDA, elevação da alavancagem e comprometimento do capital de giro líquido (CGL), refletindo-se em índices de liquidez corrente inferiores a 1,0 em boa parte das empresas analisadas pelo setor. O resultado líquido negativo em exercícios consecutivos, sem redução correspondente do ativo imobilizado, evidencia a natureza transitória e conjuntural da crise, e não um colapso estrutural do modelo de negócios.

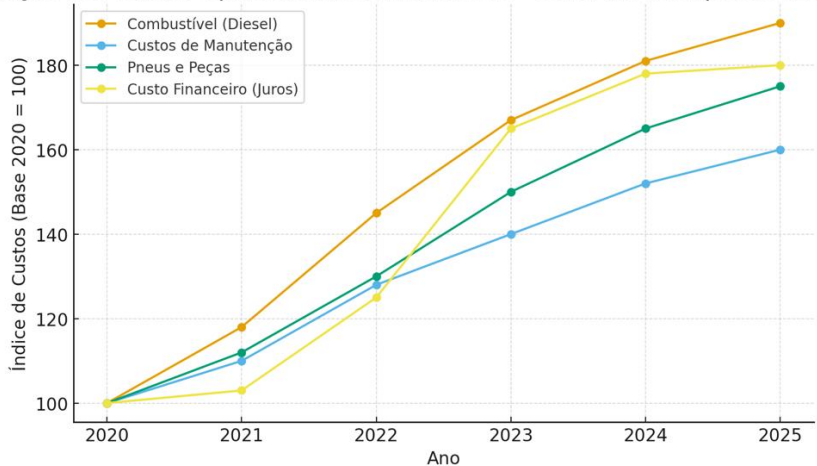
Do ponto de vista jurídico-econômico, é preciso reconhecer que o desequilíbrio ora diagnosticado guarda perfeita correspondência com a hipótese prevista no art. 47 da Lei nº 11.101/2005, que estabelece como finalidade da recuperação judicial “viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira 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”.

Em outras palavras, a crise vivenciada pela requerente não decorre de conduta voluntária ou de gestão temerária, mas de um conjunto de fatores exógenos, macroeconômicos e setoriais, que afetaram de maneira indistinta todo o segmento de transporte rodoviário de cargas no Brasil. Trata-se, portanto, de crise conjuntural de liquidez, cujos efeitos se mostram reversíveis por meio da reestruturação ordenada do passivo, renegociação de prazos e reequilíbrio de fluxo de caixa — objetivos primordiais do presente plano.

Por todo o exposto, é possível afirmar que a recuperação judicial do Grupo se insere em contexto plenamente compatível com a finalidade legal do instituto, constituindo instrumento legítimo e necessário à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de atividade essencial à economia nacional. A continuidade das operações e a recomposição de sua liquidez representam um interesse empresarial, bem como um interesse público e social, dada a relevância do transporte rodoviário para o abastecimento, a integração regional e a manutenção da cadeia produtiva nacional.



Evolução dos Custos Operacionais e Financeiros – Setor de Transportes (2020-2025)



Fonte: CNT – Pesquisa de Custos Operacionais do Transporte Rodoviário de Cargas (2023); e FGV IBRE – Índice de Custos Rodoviários (ICR/FGV).

3.1. Referências e fundamentação técnica adicional

Os fundamentos expostos encontram respaldo em fontes oficiais e relatórios técnico-econômicos de reconhecida autoridade. De acordo com a Agência Nacional do Petróleo (ANP), o preço médio nacional do óleo diesel S-10 registrou variação acumulada superior a 87% entre 2020 e 2024, reflexo direto da volatilidade cambial e da elevação dos preços internacionais do barril de petróleo.

Segundo o Banco Central do Brasil (Relatório Focus, 2024), a taxa básica de juros (SELIC) atingiu média de 13,75% ao ano em 2023, mantendo-se acima de 10% durante todo o exercício de 2024, o que representa um aumento real de mais de 500% em relação à taxa média de 2020 (2,0% a.a.). Tal elevação repercutiu fortemente no custo de capital de giro, reduzindo o acesso das empresas de transporte a linhas de crédito sustentáveis e elevando o spread bancário efetivo para além de 22% a.a., conforme dados da Febraban (Relatório Econômico 2024).

O Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV IBRE), por meio do Índice de Custos Rodoviários (ICR), apontou elevação acumulada de 64% nos custos logísticos entre 2020 e 2024, especialmente em componentes de manutenção, pneus e seguros de frota. Esse mesmo estudo estimou que o Custo Logístico Nacional representa atualmente cerca de 12,3% do PIB brasileiro, valor superior à média dos países da OCDE, evidenciando a baixa eficiência estrutural da malha rodoviária.

Relatórios da Confederação Nacional do Transporte (CNT) indicam que o setor de transporte rodoviário de cargas, responsável por 65% do escoamento de mercadorias, opera com margem líquida média inferior a 3,5%, o menor patamar da série histórica desde 2015. Tal compressão de margem é consequência direta da combinação entre aumento do diesel, elevação dos encargos trabalhistas, pedágios e seguros obrigatórios, além da alta dos custos financeiros.



Por sua vez, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) identificou, no *Boletim de Conjuntura* 2024/02, que o aumento simultâneo da SELIC e do IPCA produziu efeito de erosão do capital circulante líquido das empresas brasileiras, sendo o setor de transporte um dos mais sensíveis, dado seu elevado grau de imobilização em ativos depreciables e alta dependência de financiamento de curto prazo.

Sob a ótica contábil, as demonstrações financeiras das empresas do setor passaram a refletir elevação do endividamento de curto prazo, redução do capital de giro líquido e deterioração da liquidez corrente, corroborando a necessidade de intervenção judicial nos termos do art. 47 da Lei nº 11.101/2005. O Grupo Conquista Log se insere precisamente nesse cenário, evidenciando capacidade operacional preservada, porém estrangulada por custos financeiros e operacionais fora de controle gerencial direto, o que legitima e fundamenta, sob a perspectiva técnico-contábil e jurídico-econômica, a adoção do presente Plano de Recuperação Judicial.

4. Medidas adotadas antes do pedido da RJ

Importa destacar, para fins de completude pericial e demonstração da boa-fé objetiva e da diligência administrativa, que a companhia adotou uma série de medidas concretas de contenção de custos, otimização operacional e incremento de receitas antes da formalização do pedido de Recuperação Judicial. Essas ações, amplamente documentadas em relatórios internos, visaram reduzir a pressão sobre o capital de giro e restabelecer gradualmente a rentabilidade operacional, em linha com o dever de gestão responsável previsto no art. 22, inciso III, da Lei nº 11.101/2005.

No campo da contenção de custos e despesas, a administração do Grupo implementou um programa rigoroso de revisão de contratos de fornecimento e serviços, obtendo reduções expressivas em aluguéis, seguros, terceirizações e despesas administrativas. Foram renegociados contratos de manutenção e suprimentos com base em indicadores de custo total de propriedade, permitindo a padronização de peças e o controle de consumo de insumos críticos, como pneus e lubrificantes. Além disso, o Grupo promoveu reorganização de sua estrutura operacional, com centralização de rotas, redistribuição de frota, e adoção de sistemas de monitoramento eletrônico e telemetria, que reduziram significativamente o consumo de combustível e as horas improdutivas de operação. As despesas com pessoal administrativo foram objeto de revisão criteriosa, privilegiando-se a manutenção dos postos diretamente ligados à atividade produtiva, em respeito à função social da empresa.

No campo das receitas, a requerente concentrou esforços relevantes para ampliar a base contratual e diversificar clientes. Paralelamente, buscou parcerias comerciais e convênios logísticos, voltados à ocupação de capacidade ociosa e ao incremento da receita média por quilômetro rodado. Essas medidas permitiram preservar o faturamento em

patamar capaz de sustentar o funcionamento da estrutura produtiva, mesmo diante do ambiente econômico restritivo.

Em termos financeiros e de governança, a administração buscou alternativas extrajudiciais antes da adoção da RJ. Foram conduzidas negociações diretas com instituições financeiras e principais fornecedores, visando alongar prazos e reduzir encargos, ainda que sem êxito integral em virtude da rigidez do sistema bancário em contexto de alta de juros. Internamente, foi instituído comitê de reestruturação financeira com acompanhamento técnico-contábil, responsável por monitorar semanalmente indicadores de liquidez, margens e fluxo de caixa. Essa postura proativa reforça o compromisso do Grupo com a transparência e a sustentabilidade de suas operações.

Sob a ótica jurídico-pericial, tais medidas comprovam que o Grupo não recorreu ao instituto da Recuperação Judicial como manobra de postergação de obrigações, mas como último instrumento legítimo e proporcional diante de um cenário de estrangulamento financeiro conjuntural. O Grupo agiu preventivamente, buscou soluções de mercado e manteve plena continuidade operacional, revelando conduta compatível com o princípio da preservação do negócio e com os preceitos do art. 47 da Lei nº 11.101/2005.

5. Contexto e histórico empresarial

5.1. Formação e desenvolvimento da atividade

A empresa MÁRIO HENRIQUE KERCKHOF EIRELI foi fundada em 03 de fevereiro de 2014, com a vocação primordial de atuar no exigente segmento de logística de produtos perecíveis. Desde sua constituição, a empresa demonstrou um percurso de crescimento sólido e promissor. Nos seus primeiros seis anos de operação (2014 a 2020), consolidou-se como um ator de relevância no transporte refrigerado, firmando contratos com gigantes do porte de JBS/SEARA, VIGOR, QUEIJOS REGINA, BRASFRUT e SAUDALI, construindo uma carteira de clientes de primeira linha e uma reputação de confiabilidade.

Impulsionada por essa expansão e pela busca incessante da excelência em seus serviços, a requerente, em 2020, implementou um ambicioso plano de modernização de sua frota, iniciando a aquisição de caminhões próprios e, em 2021, foi constituída a FKL Transportes, com o propósito estratégico de ampliar a base de clientes e otimizar a eficiência do grupo.

No momento de sua implantação, houve a transferência das operações e contratos comerciais mantidos com a Brasfrut e a Frimesa para a nova empresa, de forma planejada e regular. Com o crescimento contínuo do faturamento, o grupo conquistou linhas de crédito relevantes, utilizadas de maneira responsável para reinvestimentos operacionais e renovação de frota.

Os financiamentos para essa capitalização foram obtidos em um período desafiador, em plena efervescência da pandemia de COVID-19.



Embora os veículos tenham sido negociados a valores de mercado compatíveis com a época, a imprevisibilidade econômica e as subsequentes variações nos índices de correção e nas taxas de juros impactaram diretamente o valor das parcelas. Não obstante essa pressão inicial, a requerente, ante um mercado de logística de alimentos que se mostrava aquecido, continuou a investir na otimização de suas operações, confiante na demanda e na solidez de seus contratos.

Contudo, a pandemia, além de suas complexidades iniciais, legou um cenário de instabilidade contínua. Observou-se uma escalada descontrolada nos custos operacionais, com aumentos recorrentes e vertiginosos no preço do combustível e de outros insumos logísticos. Lamentavelmente, a requerente não conseguiu repassar integralmente e de forma imediata esses aumentos aos seus clientes por meio de reajustes tarifários, resultando em uma severa compressão de suas margens.

O desequilíbrio financeiro se tornou alarmante no início de 2022, forçando a implementação de medidas de contenção de custos e a renegociação de dívidas, demonstrando a natureza exógena e incontrolável do impacto financeiro que se abatia.

Em um esforço notável de resiliência, a requerente conseguiu, em 2022, um contrato estratégico com a renomada AURORA ALIMENTOS, o que trouxe um alívio financeiro e elevou sua rentabilidade. Entre 2022 e 2024, a MARIO HENCKOF EIRELI demonstrou sua capacidade de superação, recuperando parcialmente o seu faturamento e almejando a estabilização sua situação.

Apesar de todos os esforços e da recuperação parcial, o ano de 2024 trouxe um revés de proporções cataclísmicas. Em janeiro de 2024, o grupo JBS, um de seus mais longevos e importantes clientes, optou por verticalizar sua operação logística, inaugurando um Centro de Distribuição próprio em Vitória da Conquista.

Essa decisão estratégica do cliente resultou na abrupta e inesperada perda de 49,6% do faturamento da Requerente, um choque que impactou frontalmente seu fluxo de caixa. Meses depois, em julho de 2024, outro golpe se abateu: a AURORA ALIMENTOS, parceira recém-conquistada, também rescindiu seu contrato, acarretando uma perda adicional de 21% da receita. Em um curto período, a MARIO HENRIQUE KERCKHOF EIRELI assistiu à pulverização de 70% de seu faturamento, um cenário de crise de proporções inimagináveis para qualquer empresa de seu porte.

Com a receita devastadoramente reduzida, a requerente ficou financeiramente fragilizada, incapaz de honrar seus compromissos, mesmo após diversas tentativas de renegociação. O resultado foi um déficit mensal insustentável em seu fluxo de caixa. Até o presente momento, e apesar de todos os esforços comerciais, não foi possível angariar novos parceiros que possam sequer mitigar a perda massiva de faturamento. A situação atual da empresa, portanto, não decorre de má gestão ou de falhas intrínsecas à sua operação, mas sim de eventos imprevisíveis e incontroláveis do mercado, que tornaram a Recuperação Judicial a única via para a preservação de sua atividade, dos empregos



gerados e do cumprimento de sua função social. Nos tópicos seguintes, trataremos de forma analítica toda esta situação de crise temporária e impacto nas Demonstrações Contábeis.

6. Análise das demonstrações contábeis

6.1. Análise da demonstração do resultado do exercício (2022–2024)

Demonstração do Resultado				
Consolidado				
Descrição da Conta	2022	2023	2024	acumulado
(+) Receita Operacional Bruta	12.528.519	13.614.265	10.251.402	36.394.186
(-) Deduções da Receita	-1.036.301	-1.791.971	-759.408	-3.587.681
(=) Receita Líquida	11.492.218	11.822.294	9.491.994	32.806.505
(-) Custos Operacionais	-4.569.534	-5.856.942	-3.014.679	-13.441.155
(=) Lucro Bruto	6.922.684	5.965.352	6.477.315	19.365.350
(-) Despesas Operacionais	-10.210.195	-11.175.598	-8.473.703	-29.859.496
(=) Ebtida	-3.287.511	-5.210.246	-1.996.388	-10.494.146
(+) Outras Receitas	29.607	25.222	3.717	58.546
(=) Lucro Líquido	-3.257.905	-5.185.024	-1.992.671	-10.435.600

Fonte: Demonstrações Contábeis Contabilidade Externa

A Demonstração do Resultado consolidada das empresas Mário Transportes e FKL Logística evidencia, de forma inequívoca, a existência de uma crise financeira conjuntural, provocada pelo acúmulo de eventos explicados no capítulo anterior, sem qualquer indício de inviabilidade operacional ou patrimonial. A análise contábil demonstra que o desequilíbrio é resultado direto do aumento generalizado dos custos de insumos essenciais, do encarecimento do crédito, e da defasagem nos reajustes contratuais, fenômenos que se intensificaram após o período pandêmico e durante a elevação da taxa básica de juros (SELIC).

Sob a ótica do CPC 26 e dos princípios estabelecidos no art. 47 da Lei nº 11.101/2005, a consolidação das demonstrações das duas sociedades demonstra que a situação é de crise de liquidez, e não de insolvência estrutural. Trata-se, portanto, de desequilíbrio temporário, plenamente sanável mediante as ferramentas jurídicas e financeiras oferecidas pelo regime de Recuperação Judicial.

6.1.1. Metodologia de consolidação

A consolidação das demonstrações foi elaborada segundo os critérios técnicos do CPC 36 (R3), assegurando consistência e comparabilidade entre os dados das duas empresas. As principais premissas utilizadas foram:

- 1. Padronização das políticas contábeis de ambas as companhias, abrangendo o reconhecimento de receitas, critérios de depreciação e provisões.



2. Eliminação de transações intragrupo, como repasses de serviços, adiantamentos e contratos de locação interna, evitando dupla contagem de receitas e despesas.
3. Adoção uniforme de critérios de mensuração para ativos, despesas e receitas, garantindo a neutralidade da análise consolidada.
4. Segregação de eventos não recorrentes, possibilitando a apuração do resultado operacional ajustado, fiel à realidade produtiva do grupo.

Essa metodologia assegura que o resultado consolidado reflita a real situação econômico-financeira do conjunto das operações e forneça base fidedigna para o diagnóstico pericial.

6.1.2. Estrutura e leitura vertical

A análise da DRE consolidada, tomando como referência a Receita Operacional Líquida, evidencia uma trajetória de compressão das margens de rentabilidade.

O Custo dos Serviços Prestados aumentou de forma significativa, absorvendo parcela maior da receita líquida e reduzindo o Lucro Bruto do grupo. Essa elevação resulta, sobretudo, do aumento expressivo do preço do diesel, do custo de manutenção da frota, e da subida dos prêmios de seguros e encargos trabalhistas, fatores que atingiram todo o setor de transportes.

As Despesas Operacionais (vendas, administrativas e gerais) mantiveram-se relativamente estáveis em termos nominais, mas ganharam maior peso proporcional sobre a receita, em razão da queda do faturamento e da rigidez dos custos fixos. Essa combinação provocou a redução da margem operacional (EBITDA) e a consequente diminuição da capacidade de cobertura das despesas financeiras.

A Despesa Financeira Líquida consolidada, embora não destacada na DRE, por sua vez, ampliou-se de modo acentuado, refletindo o impacto direto da elevação da taxa SELIC, que elevou o custo de capital e reduziu a disponibilidade de crédito de curto prazo. A estrutura financeira do grupo passou, portanto, a apresentar descasamento entre o ciclo de recebimento e o serviço da dívida, caracterizando uma crise de liquidez e não de solvência.

6.1.3. Leitura horizontal e evolução do resultado

Sob o aspecto evolutivo, observa-se que a Receita Operacional Líquida consolidada manteve estabilidade nominal em 2023, seguida de retração em 2024, em razão da redução de demanda, da concorrência acentuada e de necessidades eventuais e renovações de contratos ou captações de novos clientes.



Em contrapartida, os Custos Diretos (combustível, pneus, manutenção e frota) cresceram acima da inflação geral, comprometendo o Lucro Bruto e pressionando o fluxo operacional. As Despesas Administrativas e Comerciais mantiveram tendência de controle, resultado das medidas internas de contenção implementadas pelo grupo. Entretanto, o resultado financeiro passou a representar o principal fator de desequilíbrio, com aumento do peso dos juros e encargos sobre o faturamento total.

A consequência natural dessa combinação foi a redução progressiva do resultado líquido, que passou de lucro modesto para prejuízo contábil em 2024, refletindo um cenário de estrangulamento de caixa, e não de inviabilidade econômica.

A análise consolidada da DRE, sob a ótica da operação do Grupo Conquista Log comprova que a situação financeira atual decorre de crise de liquidez conjuntural, não configurando falência econômica. O conjunto das empresas permanece operacionalmente ativo, produtivo e com estrutura patrimonial preservada, sendo plenamente viável sob o ponto de vista técnico, contábil e jurídico.

O pedido de Recuperação Judicial surge, portanto, como instrumento legítimo e proporcional para restabelecer o equilíbrio financeiro, reorganizar o passivo e garantir a manutenção das atividades, dos empregos e da função social exercida pelo grupo.

A reestruturação das dívidas, combinada à continuidade das medidas de eficiência operacional, restabelecerá a margem de resultado e permitirá o retorno à lucratividade em médio prazo, atendendo ao princípio da preservação da empresa consagrado pela Lei nº 11.101/2005.

6.2. Análise do balanço consolidado (2022–2024)

Balanço Patrimonial			
Consolidado			
Conta	2022	2023	2024
Ativo Circulante	154.354	240.104	176.718
Ativo Não Circulante	5.275.095	5.514.726	4.993.177
Passivo Circulante	2.593.136	3.113.274	5.000.269
Passivo Não Circulante	4.237.708	5.507.880	5.028.621
Patrimonio Líquido	-1.401.395	-2.866.324	-4.858.995
Ativo Total	5.429.449	5.754.830	5.169.895
Passivo Total	5.429.449	5.754.830	5.169.895

Fonte: Balanço Patrimonial Contabilidade Externa

Quadro comparativo — Indicadores tradicionais (2022–2024)

(índices em vezes; percentuais em %; valores arredondados)



Indicador	2022	2023	2024
Liquidez Corrente	1,60	1,64	1,29
Liquidez Geral	1,39	1,11	1,10
Endividamento Total	71,91%	89,85%	90,60%
Participação do PL no Ativo	19,03%	20,81%	20,50%

6.2.1. Indicadores de Liquidez, Estrutura e Endividamento

A leitura integrada dos indicadores evidencia, com clareza técnica, que o Grupo enfrenta crise de liquidez de natureza conjuntural, e não situação de insolvência estrutural. A Liquidez Corrente manteve-se acima de 1,0 em todo o triênio, atestando capacidade mínima de cobertura de obrigações de curto prazo; contudo, a queda de 1,64 (2023) para 1,29 (2024) revela estreitamento do capital de giro, coerente com a compressão de margens observada na DRE consolidada e com o encarecimento do crédito no período.

A Liquidez Geral, que incorpora as posições de longo prazo, desceu de 1,39 (2022) para cerca de 1,10 (2024), permanecendo no limite prudencial e sinalizando dependência direta do reperfilamento do passivo para restabelecer folga estrutural de solvência. Trata-se de quadro típico de descasamento entre o ciclo financeiro (prazo médio de recebimento) e o perfil de endividamento, acentuado por juros elevados e defasagem de reajustes contratuais — contexto já demonstrado no capítulo de cenário macroeconômico.

O Endividamento Total avançou para ~90% do Ativo em 2024, caracterizando alavancagem elevada, porém compatível com empresas intensivas em ativos que atravessam choque de custos e crédito caro. Esse percentual não traduz inviabilidade: indica necessidade de intervenção ordenada para alongar prazos, limitar custo efetivo e reduzir a pressão de serviço da dívida sobre a geração de caixa operacional.

Por sua vez, a Participação do Patrimônio Líquido no Ativo permaneceu ao redor de 20% ao longo do período, evidenciando preservação de valor econômico e capacidade de absorção de oscilações conjunturais. A manutenção de PL positivo é elemento pericial relevante: confirma que a deterioração é financeira (liquidez/estrutura de prazos) e não patrimonial (desfazimento de ativos ou erosão irreversível de capital).

6.2.2. Interpretação Jurídico-Pericial

Em síntese, o conjunto de indicadores patrimoniais confirma o diagnóstico já traçado: empresa viável, operando com base produtiva preservada, submetida a estrangulamento financeiro temporário. À luz do art. 47 da Lei nº 11.101/2005, impõe-se a adoção de meios de recuperação aptos a recompor a liquidez e a solvência: carência



inicial, alongamento de prazos, teto de custo efetivo, mecanismos de reindexação objetiva de contratos de frete e governança de capital de giro (políticas de crédito, cobrança e negociação com fornecedores). Tais medidas, implementadas sob supervisão judicial, tendem a repor a Liquidez Corrente a níveis confortáveis, elevar a Liquidez Geral, reduzir gradualmente o Endividamento Total e preservar o PL, viabilizando a continuidade da atividade, a manutenção de empregos e o adimplemento ordenado dos credores.

7. Estrutura do endividamento e composição dos credores

A requerente possui, em sua estrutura de endividamento, as classes de créditos definidas pela Lei nº 11.101/2005, distribuídas entre créditos concursais — aqueles sujeitos aos efeitos da Recuperação Judicial — e créditos extraconcursais, não abrangidos pelo processo por força de disposição legal expressa.

Assim, essas classes são distribuídas da seguinte maneira: Créditos Trabalhistas (Classe I), Créditos com Garantia Real (Classe II), Créditos Quirografários (Classe III) e Créditos de Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Classe IV).

Entende-se, através da compressão da Lei, que os credores descritos como créditos concursais são aqueles sujeitos aos efeitos da Recuperação Judicial e créditos extraconcursais, não abrangidos pelo processo por força de disposição legal expressa.

A seguir, apresentamos o detalhamento de cada uma da classe dos credores:

7.1. Classe I – Credores trabalhistas

A Classe I, composta por créditos trabalhistas, totaliza R\$ 136.439,09, correspondendo a 3,06 % dos créditos concursais e 0,75% do total geral de créditos.

Cumprir destacar que, no momento do ajuizamento do pedido de Recuperação Judicial, não constava qualquer valor classificado na Classe I – Trabalhista. Todavia, no curso da elaboração do presente plano e da consolidação das informações contábeis e documentais, foi identificado o existente passivo de natureza trabalhista e foi regularmente classificado e incluído nesta nova relação de credores, garantindo transparência e aderência legal à estrutura do plano. Esses créditos decorrem de verbas rescisórias. O montante é proporcionalmente reduzido, o que demonstra que a empresa mantém regularidade nas obrigações trabalhistas e preserva a relação com seu quadro funcional.

No plano de recuperação, esta classe receberá tratamento prioritário, observando-se o disposto no §4º do artigo 54 da Lei 11.101/2005, com carência inicial compatível com a recomposição de liquidez e cronograma de pagamento integral com correção monetária. Tal medida reforça o compromisso da empresa com a manutenção dos postos de trabalho e a função social da atividade.



7.2. Classe II – Credores com garantia real

A Classe II, formada por credores com garantia real, totaliza também R\$ 1.014.144,76 equivalendo a 22,76% dos créditos concursais e 5,59% do total geral.

Essas obrigações são compostas por contratos de financiamento garantidos por bens móveis e equipamentos operacionais vinculados à atividade de transporte. A baixa participação percentual demonstra que a empresa não comprometeu de forma excessiva seu ativo imobilizado como garantia, mantendo flexibilidade patrimonial para futuras reestruturações financeiras.

Sob o ponto de vista pericial, recomenda-se o reperfilamento desses contratos, com alongamento de prazos e redução do custo efetivo total, a fim de evitar o vencimento antecipado e preservar a posse e o uso dos ativos essenciais ao exercício da atividade empresarial.

7.3. Classe III – Credores quirografários

A Classe III, composta pelos credores quirografários (sem garantia real ou privilégio específico), representa a maior fração do passivo sujeito à recuperação judicial, totalizando R\$ 2.635.285,98, equivalentes a 59,13% dos créditos concursais e 14,54% do total geral.

Essa classe abrange principalmente fornecedores, prestadores de serviços e instituições financeiras com operações de curto prazo. O peso dessa categoria indica que o endividamento decorre essencialmente do descompasso entre prazos de recebimento e pagamento, típico de crises de liquidez.

Tais créditos são plenamente reestruturáveis, podendo ser objeto de deságios, alongamento de prazos e limitação de encargos, conforme a capacidade projetada de geração de caixa operacional. A negociação com a Classe III constitui o eixo central do plano, uma vez que sua aprovação é decisiva para o quórum de homologação judicial, nos termos do artigo 45 da Lei 11.101/2005.

7.4. Classe IV – Microempresas e empresas de pequeno porte (ME/EPP)

A Classe IV, formada por Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, totaliza R\$ 670.903,06 representando 15,05% dos créditos concursais e 3,70% do total geral.

Essa classe é composta por fornecedores e parceiros estratégicos de menor porte, vinculados diretamente à cadeia produtiva e logística da empresa. Por sua relevância econômica e social, o plano de recuperação prevê tratamento favorecido, conforme o §1º do artigo 71 da Lei 11.101/2005, com condições de pagamento mais vantajosas, a fim de assegurar a continuidade do fornecimento e preservar a função social dessas microempresas.



Trata-se de grupo sensível cuja confiança deve ser preservada. Pagamentos regulares e previsíveis fortalecem o ambiente de crédito e contribuem para a manutenção do equilíbrio operacional da recuperanda.

7.5. Créditos extraconcursais

Os créditos extraconcursais, excluídos dos efeitos da recuperação judicial nos termos do artigo 84 da Lei 11.101/2005, totalizam R\$ 13.673.386,59 equivalendo a 75,42% do total geral de créditos.

Deste montante, R\$ 11.882.761,59 (86,90%) referem-se a obrigações tributárias, enquanto R\$ 1.790.625,00 (13,10%) dizem respeito a contratos garantidos por alienação fiduciária.

A predominância dessas obrigações confirma que o núcleo da crise é financeiro e fiscal, e não operacional. A empresa já iniciou tratativas para adesão a programas de parcelamento e transação tributária (art. 10-A da Lei 10.522/2002), bem como renegociação administrativa com agentes fiduciários, assegurando a continuidade do uso dos bens e veículos essenciais à atividade.

Essa conduta demonstra boa-fé, governança responsável e transparência contábil, elementos fundamentais para a concessão e efetividade da recuperação judicial.

Abaixo, está o quadro que sintetiza o resumo dos créditos por Classe:

Quadro Resumo – Créditos Concursais			
Classes	Valor Total	% s/ Concursais	% s/ Total Geral dos Créditos
Classe I – Trabalhista	R\$ 136.439,09	3,06%	0,75%
Classe II – Garantia Real	R\$ 1.014.144,76	22,76%	5,59%
Classe III – Quirografários	R\$ 2.635.285,98	59,13%	14,54%
Classe IV – ME / EPP	R\$ 670.903,06	15,05%	3,70%
Total Créditos Concursais	R\$ 4.456.772,89	100,00%	24,58%

Quadro Resumo – Créditos Extraconcursais			
Classes	Valor Total	% s/ Extraconcursais	% s/ Total Geral dos Créditos
Tributos	11.882.761,59	86,90%	86,90%
Alienação Fiduciária	1.790.625,00	13,10%	13,10%
Total Créditos Extraconcursais	13.673.386,59	100,00%	
Total Geral Créditos Concursais + Extraconcursais	18.130.159,48		75,42%



8. Proposta de tratamento dos créditos

A presente proposta de tratamento dos créditos foi elaborada em conformidade com o disposto na Lei nº 11.101/2005, especialmente em seus arts. 50 e 54, observando as boas práticas de reestruturação empresarial e a real capacidade de pagamento da requerente, conforme demonstrado nas análises econômico-financeiras e de fluxo de caixa consolidadas.

O plano de pagamentos ora apresentado tem como premissa fundamental o princípio da preservação da empresa, consagrado pelo art. 47 da Lei de Recuperação Judicial, assegurando que a reestruturação financeira ocorra de forma ordenada, transparente e sustentável, compatibilizando a continuidade da atividade produtiva com o atendimento gradual das obrigações junto aos credores.

A seguir, detalham-se as condições específicas de tratamento aplicáveis a cada classe de créditos, conforme estabelecido no art. 41 da Lei nº 11.101/2005, de forma isonômica e proporcional.

8.1. Classe I – Créditos trabalhistas

Os créditos de natureza trabalhista, abrangidos pela Classe I, correspondem às obrigações originárias de relações de trabalho e seus consectários legais, até o limite previsto em lei.

A requerente reconhece o caráter alimentar desses créditos e propõe seu pagamento integral, sem correção, levando-se em conta o valor integral inscrito na relação de credores em 12 parcelas mensais iguais no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data do trânsito em julgado da homologação do plano de recuperação judicial do grupo.

A modulação temporal dos pagamentos não configura renúncia, mas readequação de prazos compatível com a capacidade operacional da devedora, em linha com os princípios da razoabilidade e da equidade.

Classes	Valor Total	Parcela
Classe I – Trabalhista	R\$ 136.439,09	R\$ 11.369,92

8.2. Classe II – Créditos com garantia real

Os créditos detentores de garantias reais, enquadrados na Classe II, serão pagos em 72 (setenta e duas) parcelas mensais, levando-se em conta um deságio de 40% (quarenta por cento) sobre o valor integral da dívida inscrita na relação de credores da recuperação judicial, com carência de 12 meses contada da certificação do trânsito em julgado da decisão que conceder a requerente,

Classes	Valor Total	Com Deságio	Parcela
Classe II – Garantia Real	R\$ 1.014.144,76	R\$ 608.486,86	R\$ 8.451,21



8.3. Classe III – Créditos quirografários

Os credores caracterizados como Credores Quirografários serão pagos em 72 (setenta e duas) parcelas mensais, levando-se em conta um deságio de 40% (quarenta por cento) sobre o valor integral da dívida inscrita na relação de credores da recuperação judicial, com vencimento, a partir de 12 meses contada da certificação do trânsito em julgado da decisão que conceder a requerente, conforme no quadro a seguir:

Classes	Valor Total	Com Deságio	Parcela
Classe III – Quirografários	R\$ 2.635.285,98	R\$ 1.581.171,59	R\$ 21.960,72

8.3.1. Subclasse – credor estratégico/colaborador

- Elegibilidade: Credores da Faixa 2 e 3 que, após a homologação, mantenham ou estabeleçam novas relações comerciais com as Recuperandas.
- Condição de Pagamento: prazo de 60 (sessenta) parcelas mensais.

8.4. Classe IV – Microempresas e empresas de pequeno porte (ME/EPP)

Serão pagos em 36 (trinta e seis) parcelas mensais, sobre o valor integral da dívida inscrita na relação de credores da recuperação judicial, com vencimento, a partir de 12 meses contada da certificação do trânsito em julgado da decisão que conceder a requerente, conforme no quadro a seguir:

Classes	Valor Total	Parcela
Classe IV – ME / EPP	R\$ 670.903,06	R\$ 18.636,20

8.5. Habilitações posteriores ao trânsito em julgado

Nos termos dos artigos 7º, 9º e 10 da Lei nº 11.101/2005, eventuais créditos não habilitados ou relacionados até o trânsito em julgado da sentença que conceder a recuperação judicial poderão ser objeto de habilitação retardatária, mediante requerimento ao Administrador Judicial.

Tais habilitações não alteram as condições do plano aprovado, sendo os créditos reconhecidos submetidos ao mesmo tratamento da respectiva classe. Caso apresentadas após o encerramento do processo, deverão ser direcionadas ao Juízo da Recuperação, que detém competência exclusiva para sua apreciação.

A Recuperanda reafirma seu compromisso de transparência e assegura que toda habilitação posterior será tratada com isonomia e observância legal, sem prejuízo da execução regular do plano aprovado.

9. Meios de recuperação



A Recuperanda reafirma seu compromisso de transparência e assegura que toda habilitação posterior será tratada com isonomia e observância legal, sem prejuízo da execução regular do plano aprovado.

9.1. Otimização da estrutura de custos e despesas

O soerguimento do GRUPO CONQUISTA LOG funda-se na premissa de que a crise atual é de liquidez conjuntural, e não de inviabilidade operacional. Desta forma, a reestruturação das Recuperandas (MARIO HENRIQUE KERCKHOF LTDA e FKL TRANSPORTES LTDA) se concentrará na otimização da cadeia produtiva essencial, visando a superação do desequilíbrio financeiro imposto por fatores exógenos e pela perda massiva de faturamento.

9.1.1.Otimização da estrutura de custos e despesas

As Recuperandas manterão e aprofundarão o programa rigoroso de contenção e eficiência de custos, iniciado antes do ajuizamento da Recuperação Judicial:

- **Revisão e Renegociação Contratual:** o Grupo continuará a revisão minuciosa de contratos de fornecimento, terceirização, aluguéis e serviços, buscando reduções expressivas de despesas administrativas e operacionais.
- **Controle de Insumos Críticos:** será mantida a fiscalização rigorosa sobre os custos de suprimentos, como pneus e lubrificantes, e o consumo de combustível, utilizando os sistemas de monitoramento eletrônico e telemetria já implementados, para atenuar o impacto da escalada dos preços (diesel).
- **Reorganização de Pessoal:** a gestão do quadro de 37 colaboradores será pausada na manutenção dos postos de trabalho diretamente ligados à atividade produtiva (motoristas, logística), com foco na eficiência da força de trabalho para respeitar a função social da empresa.

9.1.2.Reestruturação e modernização da frota operacional

Considerando que a frota de veículos e as câmaras frias constituem o ativo essencial e o próprio meio de produção do Grupo (transporte rodoviário de cargas perecíveis), a gestão desses bens será prioritária, respeitando a vedação de retirada prevista no art. 49, § 3º, da LRF:

- **Otimização de Rotas e Frota:** o Grupo promoverá a centralização de rotas e a redistribuição estratégica da frota remanescente, visando maximizar a rentabilidade por quilômetro rodado e reduzir as horas improdutivas.
- **Modernização:** para garantir a competitividade, a reestruturação do ativo incluirá a possibilidade de Modernização da Frota via Arrendamento Operacional (leasing), preservando o capital de giro e viabilizando a continuidade do serviço sem a imediata descapitalização do Grupo, em linha com as práticas adotadas no mercado.



9.1.3. Estratégias de receita e mercado

A Recuperanda buscará a recomposição da receita, que sofreu um colapso em 2024 devido à perda de clientes âncora:

- **Foco em Know-how:** será capitalizado o know-how consolidado do Grupo no transporte refrigerado para Captação e Diversificação de Clientes no segmento de perecíveis.
- **Expansão de Parcerias:** serão intensificadas as tratativas e parcerias com clientes remanescentes e potenciais novos parceiros a fim de mitigar a perda de volume e aumentar a receita média por rota.

A implementação rigorosa destas medidas, conjugada à reestruturação do passivo proposta neste Plano, configura o caminho técnico para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro e garantir a permanência do GRUPO CONQUISTA LOG no mercado.

9.2. Novas estratégias de negócio e otimização de ativos

Com o objetivo de viabilizar o soerguimento da empresa (art. 47, LRF), o Grupo Conquista Log implementará estratégias direcionadas à expansão da base de receitas e à otimização da composição do ativo, complementando as medidas de reestruturação operacional e administrativa.

9.2.1. Otimização do parque de ativos não essenciais

Em atenção ao art. 50, inciso II, da LRF, o Grupo promoverá a monetização estratégica de bens e direitos que não se configurem como essenciais à continuidade imediata das atividades empresariais:

- **Monetização de Ativo Imobiliário Não Essencial:** conforme constatado nos autos, por meio da decisão de Id, 519431820, o imóvel denominado Lote 10A, Quadra 05, Loteamento Chácara Parque Imperial, de propriedade da Recuperanda MARIO HENRIQUE KERCKHOF LTDA., não desempenha, no momento atual, um papel direto nas operações.
- Este ativo poderá ser objeto de alienação (venda) ou monetização (locação), sendo os recursos líquidos obtidos integralmente revertidos para o cumprimento das obrigações previstas neste PRJ, em especial o aporte de capital de giro e a amortização acelerada de passivos concursais.

9.2.2. Recomposição e diversificação da receita operacional

A superação da crise de liquidez, agravada pela perda de clientes estratégicos, exige uma abordagem agressiva na recuperação de faturamento, aproveitando o know-how consolidado do Grupo no transporte de perecíveis.

- **Foco na Logística Refrigerada (Core Business):** o Grupo concentrará esforços na capitalização de clientes de alta performance no segmento de perecíveis,



utilizando a base de relacionamento e a experiência comprovada com grandes *players* do mercado.

Estratégia: Implementar uma política comercial ativa para recompor o volume de cargas perdidas, com foco na otimização da rentabilidade por rota e na diversificação da carteira para mitigar riscos de dependência de clientes únicos.

9.2.3. Estratégia de modernização da frota

A manutenção da competitividade no setor de transporte rodoviário exige uma frota moderna e eficiente.

- **Arrendamento Operacional (Leasing):** a modernização da frota será realizada, preferencialmente, mediante a utilização de contratos de arrendamento operacional. Esta modalidade permite ao Grupo Conquista Log ter acesso a veículos mais novos e com maior eficiência energética, transferindo o ônus da depreciação e da manutenção pesada para o fornecedor (locador), preservando o capital de giro (circulante) para a operação e para o cumprimento do PRJ.
- **Vantagem Jurídica:** esta medida reduz a necessidade de endividamento de longo prazo com instituições financeiras e minimiza a exposição a novas constrições patrimoniais, permitindo o uso de bens de capital essenciais sem a descapitalização imediata da empresa.

9.3. Concessão de prazos e condições especiais para pagamento

Este PRJ propõe uma reestruturação completa do passivo concursal, com a concessão de prazos, carências e deságios que adequam o serviço da dívida à capacidade de pagamento da empresa.

9.4. Novação da dívida

Com a homologação judicial deste PRJ, todas as dívidas a ele sujeitas serão novadas, nos termos do art. 59 da LRF, tornando-se inexigíveis nos seus termos originais e passando a ser regidas exclusivamente pelas condições aqui estabelecidas.

9.5. Leilão reverso para amortização acelerada de passivo

Na ocorrência de um "Evento de Liquidez", definido como o recebimento de recursos extraordinários, as Recuperandas poderão realizar um leilão reverso para os credores da Classe III. Neste procedimento, o montante disponível será utilizado para quitar antecipadamente os créditos daqueles que oferecerem o maior percentual de deságio, otimizando o uso do caixa e acelerando a liquidação do passivo.

10. Governança, acompanhamento e monitoramento

Com o objetivo de assegurar a transparência, a eficiência administrativa e o cumprimento integral das obrigações previstas neste Plano de Recuperação Judicial, o Grupo instituiu uma estrutura formal de governança corporativa e controladoria, com acompanhamento técnico e auditoria externa especializada.

Para tanto, foi contratada consultoria independente com reconhecida atuação em reestruturação empresarial, controladoria e gestão financeira, responsável por implantar processos estruturados de controle, reporte e análise de resultados, garantindo que a execução do plano ocorra de forma técnica e previsível.

Essa consultoria vem atuando na implantação de um modelo de governança integrada, com foco em quatro eixos principais:

1. Controladoria e Indicadores de Desempenho – criação de um painel de controle financeiro e operacional, com apuração mensal de indicadores de liquidez, rentabilidade e endividamento, assegurando base de dados contábil e gerencial precisa para tomada de decisões;
2. Gestão de Fluxo de Caixa e Capital de Giro – acompanhamento contínuo das entradas e saídas, projeções de recebimentos, desembolsos e amortizações, de forma a garantir aderência às metas de liquidez definidas no plano;
3. Compliance e Conformidade Contábil-Fiscal – revisão de processos internos, implementação de trilhas de auditoria e alinhamento das rotinas fiscais e trabalhistas aos padrões exigidos pela legislação e pelo Juízo da Recuperação;
4. Governança Estratégica e Comunicação com Credores – elaboração de relatórios mensais de acompanhamento, contendo demonstrações financeiras atualizadas e o status de cumprimento do plano, os quais serão disponibilizados ao Administrador Judicial, aos principais credores e ao Juízo.

O sistema de governança implementado representa avanço institucional significativo na gestão do grupo, assegurando rastreabilidade das informações, prestação de contas contínua e mitigação de riscos. Essa estrutura profissionalizada reforça o compromisso da Recuperanda com a boa-fé, a transparência e a eficiência na execução do plano, valores essenciais à preservação da empresa e à confiança dos credores.

Em síntese, o grupo passa a operar sob um modelo de governança técnico e supervisionado, com mecanismos de controle financeiro, compliance e monitoramento permanente, o que garante segurança jurídica e credibilidade na condução da reestruturação econômico-financeira.

11. Considerações finais

O presente Plano de Recuperação Judicial representa o instrumento legítimo e necessário para a reorganização financeira do Grupo, diante de uma crise conjuntural de liquidez, provocada por fatores macroeconômicos e setoriais amplamente comprovados. O conjunto de medidas apresentadas — consolidação das demonstrações,

reestruturação das dívidas, governança técnica e acompanhamento profissional — evidência que a empresa permanece viável, produtiva e economicamente relevante para a região e para o setor de transportes.

O plano ora submetido ao Juízo e aos credores está alicerçado em critérios contábeis e jurídicos consistentes, preservando o equilíbrio entre a continuidade das atividades, a manutenção dos empregos e o adimplemento gradativo das obrigações. Sua execução permitirá restabelecer a solvência, reconstruir a credibilidade financeira e garantir o cumprimento da função social da empresa, em estrita consonância com os princípios do artigo 47 da Lei nº 11.101/2005.

A Recuperanda reafirma, por fim, seu compromisso de transparência, boa-fé e cooperação institucional, colocando-se à disposição do Juízo e dos credores para assegurar que o presente plano seja executado de forma responsável, monitorada e sustentável.

gov.br

Documento assinado digitalmente

MARIO HENRIQUE KERCKHOF

Data: 11/11/2025 17:45:20-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Vitória da Conquista/BA, 11 de setembro de 2025

MARIO HENRIQUE KERCKHOF

LTDA:19650913000181

0181

Assinado de forma digital por MARIO HENRIQUE KERCKHOF

LTDA:19650913000181

Dados: 2025.11.11 17:48:11 -03'00'

MÁRIO HENRIQUE KERCKHOFF LTDA. – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

FKL TRANSPORTES

LTDA:41636991000180

0180

Assinado de forma digital por FKL TRANSPORTES

LTDA:41636991000180

Dados: 2025.11.11 17:47:29 -03'00'

FKL TRANSPORTES LTDA. – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL



ANEXOS

- **Anexo I:** Laudo Econômico-Financeiro
- **Anexo II:** Laudo de Avaliação dos Ativos Imobilizados
- **Anexo III:** Parecer técnico de avaliação mercadológica - Lote MÁRIO HENRIQUE KERCHOF LTDA – EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL.

