

**INDENIZAÇÃO CONTRATUAL EXIGIDA PELA LEI 11.445 – UMA
ABORDAGEM PARA O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE
PASSAGEIROS**

Cont. Odair Gonçalves
Técnico Superior Contador - AGERGS - RS
odair@agergs.rs.gov.br

RESUMO

O objetivo do presente trabalho é discutir as disposições legais provenientes das alterações promovidas pela Lei 11.445/07 no Art. 42 da Lei 8.987/95 no que se refere às indenizações relativas à extinção dos contratos de concessão do sistema de transporte coletivo intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Sul até o final de 2010. O trabalho apresenta a metodologia e política tarifária adotada para o sistema no Estado, discorrendo sobre os critérios de formação de tarifas e, apresenta, também, uma discussão sobre critérios de avaliação patrimonial e de empresas. Ao final, apresenta uma reflexão sobre os critérios de remuneração do transporte intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Sul e sua possível utilização como critérios em eventuais indenizações.

Palavras-Chave: Transporte, Indenização contratual, Lei 11.445

**EVOLUTION INDEMNIFICATION CONTRACT REQUIRED BY
LAW 11445 - AN APPROACH FOR TRANSPORT OF PASSENGERS INTERCITY**

ABSTRACT

The aim of this paper is to discuss the law from the changes promoted by Law 11445/07 Article 42 of Law No 8987/95 as regards the claims concerning the closure of concession contracts in the system of public transport of passengers in intercity State of Rio Grande do Sul at the end of 2010. This paper presents the methodology and pricing policy adopted for the system in the state, discusses the criteria for pricing and presents also a discussion of criteria for evaluating assets and companies. In the end, presents a reflection on the criterion for compensation in Intercity Transportation of Passengers in the state and its possible use as criterion to in any indemnity.

Key-Words:

Área Temática: Transportation, contractual Indemnity, Law 11445

**INDENIZAÇÃO CONTRATUAL EXIGIDA PELA LEI 11.445 – UMA
ABORDAGEM PARA O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE
PASSAGEIROS**

Cont. Odair Gonçalves
Técnico Superior Contador - AGERGS - RS
odair@agergs.rs.gov.br

INTRODUÇÃO

A Lei Nº 11.445 de 05 de janeiro de 2007, pelo art. 58 reformou o art. 42 da Lei Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Pelas novas disposições legais, vencidos os prazos dos contratos de concessão em geral, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato de concessão. As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive as sem contrato formal de concessão ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão as novas outorgas de concessões que as substituirão. A validade máxima destes contratos será até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenha sido feito levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação da Lei Nº 11.445/07.

De acordo com o novo marco legal, não havendo acordo sobre o cálculo e critérios da indenização, o cálculo será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes.

No caso específico do transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Rio Grande do Sul, não há nos contratos de delegação critérios previstos

para a indenização de ativos não recuperados e passivos não cobertos pela tarifa. Neste sistema a tarifa é definida pelo Poder Concedente pelo custo médio que inclui, por exemplo, a recuperação dos investimentos feitos nos veículos da frota, pela idade média dos mesmos e encargos trabalhistas pela ocorrência de uma atividade em funcionamento.

Surge então pelo menos duas questões a serem resolvidas:

- eventuais ativos não recuperados pela tarifa deverão ser avaliados pelo seu valor econômico ou reavaliação patrimonial?

- os passivos não incluídos nas tarifas como serão apurados?

Trata-se, portanto, de avaliação patrimonial, ou seja, avaliação de um patrimônio de uma entidade ou parte dele. De acordo com o conceito apresentado pela Resolução Nº 774, de 16 de dezembro de 1994, do Conselho Federal de Contabilidade:

[...]o PATRIMÔNIO de uma Entidade, definido como um conjunto de bens, direitos e obrigações para com terceiros, pertencentes a uma pessoa física, a um conjunto de pessoas, como ocorre nas sociedades informais, ou a uma sociedade ou instituição de qualquer natureza [...].

A avaliação patrimonial poderá ser feita pelos seguintes métodos: Custo Histórico; Custo Histórico Corrigido; Custos de Reposição; Valor de Realização; Custo de Oportunidade; Valor Presente do Fluxo Futuro de Caixa e Modelos Integradores.

Normalmente, quando se trata de avaliação de empresas, há duas bases para a avaliação:

- empresa “em desmanche”, e;
- empresa “em marcha”.

Ou seja, há duas formas de se avaliar uma empresa em circunstâncias normais:

- pelo seu valor de liquidação ordenada, isto é, pelo que valem seus ativos avaliados a preço de mercado, diminuídos os gastos para se efetuar essa venda (comissão, impostos, transporte, etc.) e o valor necessário para saldar seu passivo para com terceiros ou;

- pelo seu valor em funcionamento, que depende basicamente dos futuros benefícios econômicos que ela é capaz de produzir.

Como a maioria das empresas que operam os serviços de transporte apresenta economias de escopo, não só por serem detentoras de mais do que um contrato de

concessão, mas também por exercerem outras modalidades de transporte, a tarefa que se apresenta é a de identificação dos ativos e passivos vinculados ao contrato de concessão e avaliá-los a preços de reposição, descontando-se as parcelas já recuperadas pela tarifa e, identificar eventuais passivos não foram cobertos pela tarifa e mensurá-los adequadamente.

Isso posto, o objetivo desse artigo é discutir a metodologia de remuneração do serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros (TIP) do Rio Grande do Sul e refletir sobre itens que deveriam ser considerados nas eventuais indenizações previstas na Lei Nº 11.445/07 e os devidos critérios de avaliação.

Para atender ao objetivo desse artigo, apresenta-se na seção um a metodologia de pesquisa empregada no presente estudo; na seção dois os principais conceitos ligados a metodologia tarifária do serviço de transporte de passageiros no Rio Grande do Sul; na seção três, alguns conceitos relacionados à avaliação patrimonial; na seção quatro, conceitos de avaliação econômica de empresas e; na seção cinco, uma reflexão sobre os critérios de remuneração no transporte intermunicipal de passageiros.

1 METODOLOGIA

A metodologia utilizada neste artigo é do tipo descritiva, pois o autor descreve a metodologia tarifária adotada no Estado do Rio Grande do Sul para o serviço de transporte intermunicipal de passageiros, fazendo uma reflexão sobre a remuneração e eventual indenização de custos e recuperação dos ativos investidos na operação do sistema.

2 O MODELO TARIFÁRIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NO RIO GRANDE DO SUL

O serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros (TIP) no Rio Grande do Sul, como de regra em todo o Brasil, se caracteriza, na grande maioria dos casos, por ser um serviço cuja prestação foi delegada pelo Estado a particulares. Nessa situação, a função administrativa destinada à realização do interesse público não se dá pela prestação direta do serviço demandado pela população, mas pela regulamentação e regulação do serviço público prestado pelo particular, inclusive a definição da tarifa.

A história mostra que nos atuais sistemas de transportes vigentes no Estado do Rio Grande do Sul, a delegação aconteceu no modelo de concessão ou permissão para operar uma determinada linha, mas numa grande quantidade dos casos das ligações intermunicipais uma mesma empresa obteve a delegação de um grande número de linhas com níveis diferenciados de custos e rentabilidades. Nas regiões metropolitanas, por exemplo, normalmente uma mesma empresa opera todas as ligações de um município com outros da mesma região e com a Metr pole.

O modelo tarifário gaúcho   semelhante ao da planilha criada pelo GEIPOT para determina o de tarifa de transportes urbanos, ou seja, a tarifa calculada   resultado da apura o do custo médio de todas as empresas que operam um determinado sistema. Apura-se o custo médio do sistema e distribui-se pelo número total de passageiros pagantes, preservando-se dessa forma o equilíbrio econ mico-financeiro do sistema.

O modelo tarifário calcula o custo total médio para um ônibus padrão, dividido pela quilometragem média rodada pelos veículos utilizados na presta o do serviço.

Por sua vez, o custo total divide-se em duas partes: o custo fixo, o qual independe do nível de produ o, por exemplo, no prazo de um ano, alugueis e seguros; e o custo variável, o qual depende do nível de produ o, por exemplo, matérias-primas ou insumos de produ o. O custo total médio ou custo médio   a soma dos custos fixos e custos variáveis, dividido pelo nível correspondente de produ o.

Uma das principais variáveis para o cáculo da tarifa final   o  ndice de Aproveitamento Econ mico ou  ndice de Aproveitamento Padrão (IAP). O IAP, conforme nomenclatura e conceito utilizado no Rio Grande do Sul,   o quociente entre a Receita Auferida (REA) e Receita Teórica (RET). Onde a Receita Auferida (REA)   o produto das tarifas efetivamente pagas pelos usuários da modalidade no período a ser considerado. Por seu turno, a tarifa   definida pela multiplica o do coeficiente tarifário (COET), o qual representa o custo total de um veículo por quil metro e por passageiro, multiplicado pela extensão de cada linha. O Aproveitamento Econ mico (IAP), portanto, garante que os custos totais do sistema de transporte sejam repartidos entre os passageiros pagantes.

Resumindo, elabora-se uma planilha de custos a partir dos custos variáveis e fixos do sistema, neste último incluindo-se a remunera o dos ativos e sua deprecia o. Assim, a associa o dos parâmetros de utiliza o (quantidades de utiliza o dos insumos por quil metro percorrido), e seus preços unitários (consulta de preços no mercado na data da determina o do custo), incluindo ao final os tributos, resultam no custo total para

operação do sistema por quilômetro percorrido e este deve ser ponderado pelo IAP, resultando no coeficiente tarifário, o qual multiplicado pela extensão da linha, resulta finalmente na tarifa .

A igualdade entre receita e despesa total garante o equilíbrio econômico financeiro, somente porque, para o caso do TIP, o conceito de justa remuneração do concessionário é fixado em 12% sobre o valor dos ativos totais não depreciados das empresas.

Nesse modelo, os ganhos de produtividade, de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados **não** são considerados com o intuito de favorecer a modicidade tarifária, conforme previsto na Lei n.º 8.987/95 (art.11). Esse modelo, portanto, engendra a incorporação de ineficiências não desejadas ao sistema, levando ao aumento geral das tarifas, não correspondente ao aumento da quantidade e qualidade do capital empregado. Talvez a maior ineficiência seja mesmo a grande assimetria de informações entre concessionária, Poder Concedente, usuários e Ente Regulador. Tanto os custos do sistema como também as variáveis mais importantes para o cálculo tarifário como IAP e quilometragem percorrida, são informações que as concessionárias têm maior domínio do que qualquer partícipe do sistema.

Cabe ressaltar que todos os parâmetros são médios do sistema não representando, necessariamente, portanto, a situação específica de cada empresa. A depreciação e remuneração da frota, por exemplo, são calculadas pelo método dos dígitos decrescentes dos anos em função da idade média da frota em todas as empresas que compõem o sistema, ou seja, a tarifa retornará um valor de depreciação e remuneração da frota pela média das idades dos veículos de toda a frota. No caso específico da frota, considera-se ainda um valor residual de 20% do valor do veículo como valor de recuperação pela venda quando da sua substituição.

Para ilustrar a metodologia referida apresentamos no Quadro N° 1 um exemplo de planilha tarifária:

Quadro n° 1

INSUMOS	UNIDADE	PARAMETRO	VALOR (R\$)	R\$/KM	PART. %
ÓLEO DIESEL	L/Km	0,361065	1,9600	0,7077	21,01%
ÓLEO DE TRANSMISSÃO	L/Km	0,000255	4,9122	0,0013	0,04%
ÓLEO DE CAIXA	L/Km	0,000185	4,9010	0,0009	0,03%
ÓLEO DE CÁRTER	L/Km	0,002800	4,4690	0,0125	0,37%
PNEU NOVO	Pneu/Km	0,000079	826,9000	0,0653	1,94%
RECAPAGEM	Cam./Km	0,000144	267,6300	0,0385	0,94%
CÂMARA	Rec./Km	0,000094	80,7922	0,0076	0,23%
PEÇAS E ACESSÓRIOS	% Veículo	0,061641	261.578,6148	0,2354	6,99%
CUSTOS VARIÁVEIS				1,0692	
DEPRECIÇÃO FROTA	% Veículo	0,044501	255.934,8600	0,1663	4,94%
REMUN. DA FROTA	% Veículo	0,041765	255.934,8600	0,1561	4,63%
REM. OUTROS ATIVOS	% Veículo	0,011445	261.578,6148	0,0437	1,30%
DESP. ADMINISTRAT.	% Veículo	0,059779	261.578,6148	0,2283	6,78%
MOTORISTA: REMUN. E ENCARGOS	h/veic.ano	33,272423	1.355,0000	0,6583	19,55%
VALE ALIMENTAÇÃO		16,828641	7,0400	0,0294	0,87%
CESTA BÁSICA		18,311075	67,0000	0,0143	0,43%
PLANO DE SAÚDE		18,311075	98,9900	0,0212	0,63%
SEGURO DE VIDA		18,311075	4,5800	0,0006	0,02%
COBRADOR: REMUN. E ENCARGOS	h/veic.ano	25,434200	815,0000	0,3027	8,99%
VALE ALIMENTAÇÃO		12,079660	7,0400	0,0211	0,63%
CESTA BÁSICA		13,143757	67,0000	0,0103	0,31%
PLANO DE SAÚDE		13,143757	98,9900	0,0152	0,45%
SEGURO DE VIDA		13,143757	4,5800	0,0004	0,01%
FISCAL: REMUN. E ENCARGOS	h/veic.ano	5,000080	1.118,0000	0,0816	2,42%
VALE ALIMENTAÇÃO		2,333684	7,0400	0,0041	0,12%
CESTA BÁSICA		2,539258	67,0000	0,0020	0,06%
PLANO DE SAÚDE		2,539258	98,9900	0,0029	0,09%
SEGURO DE VIDA		2,539258	4,5800	0,0001	0,00%
PESSOAL MANUTENÇÃO	%Pes.Oper.	0,121576		0,1415	4,20%
PESSOAL ADMINISTRAÇÃO	%Pes.Oper.	0,104405		0,1215	3,61%
CUSTOS FIXOS				2,0217	
SUBTOTAL				3,0909	0,2768
TOTAL C/ TRIBUTOS				3,3677	100,00%

COEFICIENTE TARIFARIO - PAVIMENTADO	
CALCULADO (custo Km/ (aprov.* lot.))	0,114472
VIGENTE	0,104665
VARIAÇÃO%	9,37%

COEFICIENTE TARIFARIO - NAO PAVIMENTADO *	
CALCULADO	0,128209
VIGENTE	0,117225
VARIAÇÃO%	9,37%

* Plus 12%

LOTAÇÃO	47,65
APROVEITAMENTO	61,74%

TRIBUTO	%
PIS	0,6500
COFINS	3,0000
ICMS	2,4000
SETM	1,2600
AGERGS	0,9100
CPMF**	0,0000

Onde:

PMA = Percurso Médio Anual, ou seja, a quilometragem média que um veículo da frota percorreu no ano (este valor será o divisor dos custos fixos);

Custos Variáveis: a soma dos insumos;

Custos Fixos: a soma dos custos com pessoal, administração, manutenção e a recuperação (depreciação da frota) e a remuneração do capital (Remuneração da frota e de outros ativos);

Pessoal (Motorista, cobrador e fiscal): número médio de funcionários acrescido dos encargos sociais e trabalhistas necessários à operação de cada veículo multiplicado pelo número de meses do ano;

Tributos: inclui os tributos incidentes sobre a tarifa;

Lotação: número médio de assentos disponíveis nos ônibus da frota;

Aproveitamento Econômico (IAP): percentual de pagantes em relação a número médio de assentos ofertados;

Parâmetros: para os insumos a quantidade consumida por quilômetro e para os demais itens a quantidade consumida por veículo;

Valor: valor do insumo conforme consulta ao mercado pela ocasião do cálculo tarifário;

R\$/Km: custo do item por quilômetro.

3 AVALIAÇÃO PATRIMONIAL

Antes de discutir critérios de avaliação patrimonial cabe apresentar o conceito de Patrimônio, que de acordo com a Resolução Nº 774, de 16 de dezembro de 1994, do Conselho Federal de Contabilidade, de pleno conhecimento e aceitação da comunidade profissional, em cujo Apêndice (1 - A Contabilidade como Conhecimento; 1.2 - O patrimônio objeto da Contabilidade), se lê:

[...] o PATRIMÔNIO de uma Entidade, definido como um conjunto de bens, direitos e obrigações para com terceiros, pertencentes a uma pessoa física, a um conjunto de pessoas, como ocorre nas sociedades informais, ou a uma sociedade ou instituição de qualquer natureza, independentemente de sua finalidade, que pode, ou não, incluir o lucro.

Ainda no mesmo item, é reconhecido outro conceito importante:

O atributo quantitativo refere-se à expressão dos componentes patrimoniais em valores, o que demanda que a Contabilidade assuma a posição sobre o que seja “Valor”, porquanto os conceitos sobre a matéria são extremamente variados.

Finalmente pontua sobre “Patrimônio Líquido”:

Do Patrimônio deriva o conceito de Patrimônio Líquido, mediante a equação considerada como básica na contabilidade:

$$(BENS+DIREITOS) - (OBRIGAÇÕES) = PATRIMÔNIO LÍQUIDO$$

Para que se possa apurar o valor do patrimônio ou o valor do patrimônio líquido se faz necessário encontrar métodos de avaliação dos seus componentes. Dependendo dos propósitos que estão sendo perseguidos, existem as seguintes alternativas básicas em matéria de avaliação:

- avaliação pelo valor de aquisição, ou seja, pelo custo histórico, sem qualquer ajuste monetário;

- avaliação pelo valor de aquisição, monetariamente atualizado até uma determinada data, mediante o uso de um indexador previamente estabelecido;
- avaliação pela técnica indicada no item anterior, mas com redução ao valor presente, especialmente de valores a receber e a pagar, procedimento conhecido por correção integral, aliás, incorretamente, por tratar-se de simples variante - mais precisa, por certo - da técnica apresentada no item anterior;
- avaliação pelo valor de mercado em uma determinada data.

De certa forma, as três primeiras modalidades mencionadas devem ser qualificadas como estritamente “contábeis”, pela singela razão de obedecerem aos Princípios Fundamentais de Contabilidade e à legislação societária aplicada a avaliação patrimonial para fins de apresentação das demonstrações contábeis.

Como estão alicerçados no valor de aquisição, não correspondem a valores de mercado em época posterior.

Já, na última alternativa, as avaliações não apresentam relação necessária com os valores de aquisição, porquanto, o valor de mercado deve ser constatado caso a caso e os parâmetros para a sua avaliação não pertencem ao universo das ciências contábeis.

Todavia, nenhuma pode conduzir a um grau de certeza absoluta: o valor obtido pela aplicação de uma das técnicas resultará sempre em uma estimativa, de precisão condicionada às circunstâncias vigentes num determinado momento.

Esta é a razão pela qual é conhecida a máxima:

EXPRESSA O VALOR REAL DO PATRIMÔNIO, ISTO É, O SEU VALOR DE MERCADO NUM DETERMINADO MOMENTO, OU SEJA, AQUELE VALOR PELO QUAL ALGUÉM SE DISPÕE A VENDER PELO PREÇO QUE ALGUÉM SE DISPÕE A PAGAR.

Tanto na literatura contábil, quanto, com mais ênfase ainda, na voz do público em geral, quando se menciona o adjetivo REAL qualificando o patrimônio, está-se, em realidade, falando em valor de mercado. Observa-se que esta metodologia se coaduna

com a metodologia de precificação que se utiliza para o cálculo tarifário no Estado do Rio Grande do Sul como descrito no item “2” deste artigo.

4 AVALIAÇÃO ECONÔMICA DE EMPRESAS

De acordo com a literatura contábil se encontra muitas referências sobre critérios de avaliação de empresas, mas todas afirmam que só há duas bases para a avaliação de uma empresa:

- empresa “**em desmanche**” e;
- empresa “**em marcha**”.

Para Martins (1998), em circunstâncias normais, há duas abordagens relevantes para a avaliação de uma empresa, e seu efetivo valor de mercado será dos dois o maior. Ou seja, há duas formas de se avaliar uma empresa em circunstâncias normais:

- pelo seu valor de liquidação ordenada, isto é, pelo que valem seus ativos avaliados a preço de venda, diminuídos os gastos para se efetuar essa venda (comissão, impostos, transporte, etc.) e o valor necessário para saldar seu passivo para com terceiros e;
- pelo seu valor em funcionamento, que depende basicamente dos futuros benefícios econômicos que ela é capaz de produzir.

E o valor da empresa será, desses dois, o maior, pois ninguém venderia uma empresa em funcionamento por menos do que obteria se a fechasse; e ninguém cerraria as portas de uma empresa se ela pudesse ser vendida por valor maior em pleno funcionamento.

Esta metodologia normalmente se aplica aos casos de levantamento do Balanço de Determinação ou de Apuração de Haveres em face de dissolução judicial parcial da sociedade.

Parece não ser exatamente este o caso para a indenização prevista na Lei Nº 11.445/07. Como então encontrar o valor de uma empresa ou dos ativos e passivos que eventualmente deverão ser indenizados para atender ao mandamento legal?

De maneira geral a avaliação de empresas para apuração de haveres é uma questão complexa e não há unanimidade entre os inúmeros profissionais que têm se dedicado ao assunto, tanto quanto a métodos e critérios a adotar.

Contadores, administradores, economistas, engenheiros, analistas de investimentos, banqueiros e empresários se empenham em descobrir formas de como responder a essa pergunta da melhor maneira possível, a mais justa para todos os envolvidos.

Quanto ao valor, como já referido no item 4 deste artigo, parece que a avaliação a valor de mercado pela data da consulta seria o mais adequado.

5 UMA REFLEXÃO SOBRE OS CRITÉRIOS DE REMUNERAÇÃO UTILIZADO NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NO RIO GRANDE DO SUL

Como já referido na introdução deste artigo, as concessões de serviços públicos que tenham validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, deverão ser objeto de levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação desta Lei.

De acordo com a Lei, não havendo acordo sobre o cálculo e critérios da indenização o cálculo será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes.

No caso específico do transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Rio Grande do Sul, não há nos contratos de concessão critérios previstos para a indenização de ativos não recuperados e passivos não cobertos pela tarifa. Neste sistema a tarifa é definida pelo Poder Concedente pelo custo médio como já amplamente discutido no capítulo dois deste trabalho.

No que se refere aos critérios de avaliação patrimonial, observa-se, pelas discussões apresentadas nos capítulos três e quatro, tratar-se de avaliação patrimonial que sofrerá uma descontinuidade, ou seja, poderá haver ativos que ainda não foram recuperados e passivos que surgirão pelo encerramento das atividades, como indenização trabalhistas pelo rompimento de contratos de trabalho, por exemplo.

Como a maioria das empresas que operam os serviços de transporte apresenta economias de escopo, não só por serem detentoras de mais do que um contrato de concessão, mas também por exercerem outras atividades, surge uma dificuldade em identificar os ativos e passivos vinculados com o contrato em questão. Uma vez identificados os mesmos deveriam ser avaliados a preços de reposição (valor de mercado), descontando-se as parcelas já recuperadas pela tarifa.

Considerando-se que as tarifas são calculadas pela média dos custos do sistema, aí incluídos os elementos físicos e financeiros (veículos da frota, custos com pessoal, etc.), a receita auferida até a data do encerramento do contrato recupera os custos médios realizados até aquela data, considerando a empresa em marcha, ou seja, em funcionamento. O cálculo da tarifa pelo custo médio do sistema parte da premissa que, e assim procedendo-se, há um equilíbrio entre custos e receitas de todas as empresas que operam o sistema, independentemente do número de linhas que cada uma delas opera e dos custos que cada uma individualmente apresenta.

Desta forma, quais seriam os itens que compõem a planilha de custo que seriam objeto de levantamento para eventual indenização?

Os insumos são incluídos pelo consumo direto, ou seja, o veículo rodou consumindo óleo diesel, por exemplo, este consumo é incluído na tarifa e, portanto, já recuperado.

Os custos com pessoal são indenizados pela quantidade de pessoal mais os encargos sociais e trabalhistas necessários à operação incluídos no cálculo tarifário, inclusive indenizações trabalhistas. Para Kam (1990, p.47), “a entidade é observada como tendo vida indefinida, exceto se existir evidência em contrário”. Neste aspecto, observa-se que a metodologia tarifária aplicada ao TIP parece trabalhar com a primeira hipótese. Desta forma, o valor adicional das indenizações trabalhistas em relação à média considerada na planilha pela continuidade normal das operações em face da descontinuidade dos contratos de trabalho de forma abrupta no encerramento da concessão seriam objeto de indenização ou isto é risco da concessionária?

A recuperação dos investimentos feitos na frota se dá pela inclusão na tarifa de um coeficiente que recupera o valor investido em função da idade média da frota do sistema, mantendo 20% do valor do veículo como valor residual. Ou seja, quando mais nova a frota maior será o valor incluído na tarifa a título de recuperação do capital investido. Como a metodologia de cálculo da tarifa é pelo custo médio do sistema com um todo, neste item em particular, as empresas que operam com uma frota com idade mais avançada levam vantagem tarifária em relação às empresas que operam com uma frota mais nova. Mas, como já visto anteriormente, esta metodologia de cálculo pelo custo médio, pressupõe um equilíbrio entre custos e receitas do sistema como um todo. Eventuais prejuízos que uma empresa teria num item específico, por apresentar neste item um custo médio mais alto do que o custo médio do sistema, seria compensado por outros itens de custo que para a empresa apresentasse custos médios mais baixos do que o custo médio do sistema..

O mesmo raciocínio pode ser aplicado à remuneração destes investimentos em frota que se dá pela inclusão na tarifa de um coeficiente que remunera o valor ainda não recuperado em função da idade média da frota no momento do cálculo da tarifa.

Na prática, as empresas não são obrigadas a renovar a sua frota, mas a renovam em função do incentivo tarifário que a metodologia procura oferecer, muitas vezes até mesmo antes da recuperação dos 80% que a metodologia se propõe, surgindo assim, um mercado de veículos usados. Ou seja, pela metodologia empregada, a empresa pode renovar a sua frota antes mesmo de recuperar os 80% previstos ao final dos 8 (oito) anos de vida ou utilizar veículos com mais de 8 (oito) anos de uso, cujos 80% já foram recuperados, recebendo, neste caso, somente a remuneração sobre o valor residual de 20% não recuperado pela tarifa. A metodologia pressupõe a existência de um mercado de veículos usados que pagaria pelo menos estes 20%.

Ressalta-se, mais uma vez, que a metodologia de cálculo tarifário considera os custos do sistema com um todo e não do conjunto de linhas da empresa, quanto menos de eventual concessão de uma linha em particular e, corroborando com isso, observa-se que, tanto os veículos como os funcionários da empresa, bem como outros ativos de apoio a operação não são utilizados exclusivamente em uma linha e, muitas vezes, são utilizados para prestar outros tipos de serviços que não o TIP, ou seja, a empresa se vale de economias de escopo.

Como reflexão final fica a questão:

A metodologia e política adotada não conduzem a uma prática de gestão privada de ativos e passivos com riscos assumidos pela concessionária?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.htm Acesso em: 17 mar 2009.

BRASIL. Lei nº. 11.445, de 05 de janeiro de 2007. Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as Leis nos 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; revoga a Lei no 6.528, de 11 de maio de 1978; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11445.htm Acesso em: 17 mar 2009.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE, Resolução 774, de 16 de dezembro de 1994. Aprova o Apêndice à Resolução sobre os Princípios Fundamentais de Contabilidade. Disponível em: http://www.cfc.org.br/sisweb/sre/detalhes_sre.aspx?Codigo=1994/000774 Acesso em: 17 mar 2009.

KAM, V. Accounting Teory. 2ª Edição. USA: Ie-Wiley, 1990.

MARTINS, E. Avaliação a Empresa (I). Boletim IOB - Temática Contábil e Balanços. São Paulo, nº 10, p 1-6, 1998.