



AGERGS

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS
SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL



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

Pelas disposições da Lei 11.445 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**

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 N° 11.445/07.

Não havendo acordo sobre o cálculo e critérios da indenização, ou critérios previstos no instrumento de concessão, **a indenização será por avaliação do 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 TIP 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 (preços de mercado na data da fixação da tarifa)** 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**.

Os parâmetros de custo são médios do sistema

AVALIAÇÃO PATRIMONIAL

De acordo com a Resolução N° 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 [...].

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

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

AVALIAÇÃO PATRIMONIAL

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 pelo **valor de aquisição, monetariamente atualizado**, 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.
- (*) qualificadas como estritamente “contábeis”

AVALIAÇÃO PATRIMONIAL

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.

AVALIAÇÃO ECONÔMICA DE EMPRESAS

há duas bases para a avaliação de uma empresa:

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

Ou seja

- 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.

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.

AVALIAÇÃO ECONÔMICA DE EMPRESAS

Esta metodologia normalmente se aplica aos casos de levantamento do **Balanco 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 N° 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?

parece que a avaliação a valor de mercado pela data da consulta seria o mais adequado.

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

Trata-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.

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

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.

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

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.

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

Quais seriam os itens que seriam objeto de levantamento para eventual indenização?

- Custos variáveis são indenizados imediatamente;
- 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 rotineiras.

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

- 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 **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?

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

- Investimentos em **frota** recupera-se pela **idade média** da frota do sistema, mantendo **20%** do valor do veículo como valor residual.
- quando mais nova a frota maior será o valor incluído na tarifa a título de recuperação do capital investido.
- **a 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.
- A metodologia permite à empresa renovar a sua frota antes mesmo de recuperar os **80%** previstos e prevê a **existência de mercado para os veículos usados**

REFLEXÃO FINAL

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



OBRIGADO

Odair Gonçalves
odair@agerg.rs.gov.br