



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico
Coordenação-Geral de Transportes e Logística

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 001/2006 COGTL/SEAE/MF

Brasília, 26 de janeiro de 2006.

Assunto: Manifestação da SEAE para a audiência pública da ANTT sobre proposta de metodologia para cálculo do reajuste tarifário do setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

1. Introdução

Este Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias tem como objetivo apresentar manifestação desta Secretaria para a audiência pública AP 033/2006 a ser realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, tendo como base a Nota Técnica n.º 01/2006/AP-033/ANTT, de 13 de janeiro de 2006, na qual é apresentada proposta de nova metodologia de reajuste das tarifas de transporte interestadual e internacional de passageiros e alteração da data-base do setor, de 1º de julho para 1º de dezembro¹.

Preliminarmente, cabe ressaltar que o setor de transporte interestadual e internacional de passageiros apresenta-se como bastante concentrado e com poucos incentivos à eficiência. De fato, observa-se que 32% dos mercados regionais e 90% das ligações são explorados com exclusividade por grupos societários². Ademais a metodologia de reajuste vigente tem se baseado em planilha de custos, que não contempla mecanismos efetivos de incentivos à eficiência.

Nesse sentido, tem-se que, conforme Coelli et al., a eficiência deve ser o centro das preocupações dos órgãos reguladores. Nas palavras desses autores:

“The most common instance in which a government agency should be interested in measuring efficiency is when implementing some type of incentive-based regulatory in a specific infrastructure sector. These types of regulatory regimes, such as price cap regulation, aim at promoting efficiency among operators. Regulators may also be interested in implementing, comparative efficiency evaluations to promote yardstick

¹ Proposta da ANTT já havia sido apresentada à SEAE por meio do Ofício n.º 699/2005/SUREF/ANTT, de 28 de dezembro de 2005.

² MARTINS, Francisco G. D. et al. Diagnóstico Espacial da Oferta de Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros. Centro de Formação em Recursos Humanos em Transportes, 2005, mimeo. É importante ressaltar a diferença entre essa análise e a que foi realizada no Parecer n.º 06206/2005/DF COGTL/SEAE/MF, exarado no âmbito do Ato de Concentração n.º 08012.001396/2004-17, de interesse das empresas São Geraldo e Gontijo. No parecer em tela, concluiu-se que a operação não gerava efeitos anticoncorrenciais nos mercados relevantes analisados, ao se considerar a concorrência nas linhas em que ambas as empresas prestavam serviços.

competition. Indeed, in most cases regulators have multiple objectives, many of which have something to do with various aspects of efficiency.”^{3 e}

Dentro desse contexto, tem-se que a proposta apresentada pela ANTT demonstra avanço no marco regulatório do setor, por diminuir as assimetrias de informação e dar maior transparência ao mecanismo de reajuste.

Diante disso, a manifestação desta Secretaria visa a complementar a proposta apresentada pela Agência, balizando-se, para tanto, na busca de uma regulação mais eficiente e pró-concorrencial para o setor. Com esse objetivo, este Parecer Analítico foi subdividido nas seguintes seções: i) reajuste e revisão tarifária; ii) metodologia de reajuste vigente; iii) metodologia de reajuste proposta; iv) questão da escolha dos índices de preços v) regulação por incentivos; vi) proposta da SEAE para receitas acessórias; vii) da necessidade de revisão tarifária devido à alteração de data-base e considerações finais; além dos anexos 1 e 2 que tratam das considerações do TCU sobre a metodologia de reajuste vigente e da divulgação, metodologia e coleta de preço, respectivamente.

2. Reajuste e Revisão Tarifária⁵

Antes de procedermos à análise da metodologia proposta, faz-se necessário diferenciarmos os institutos jurídicos de revisão e de reajuste. Nesse sentido, tem-se que, o reajuste “consiste numa modalidade de indexação dos preços contratuais, submetendo-os a variação periódica e automática correspondente à flutuação de índices predeterminados”⁶. Dessa forma, busca-se, com o reajuste, preservar o valor das tarifas inicialmente estabelecidas em contrato, por meio de um índice que reflita a variação geral dos preços na economia. Trata-se, portanto, de mera atualização do valor da tarifa inicial. Não há discussão sobre a equação de equilíbrio do contrato, apenas um ajuste do valor cobrado, como resultado da evolução natural dos preços na economia. Índices de reajuste podem ainda ser utilizados como mecanismos de incentivo à eficiência, ao incorporarem fatores que reflitam a produtividade do setor.

O reajustamento do contrato somente é permitido com a periodicidade mínima de um ano⁷, por força da Lei do Plano Real (Lei n.º 9.069, de 29 de junho de 1995), como disposto em seu art. 70:

*“Art. 70. A partir de 1º de julho de 1994, o reajuste e a revisão dos preços públicos e das tarifas de serviços públicos far-se-ão:
I - conforme atos, normas e critérios a serem fixados pelo Ministro da Fazenda; e
II - anualmente.
§ 1º O Poder Executivo poderá reduzir o prazo previsto no inciso II deste artigo.
§ 2º O disposto neste artigo aplica-se, inclusive, à fixação dos níveis das tarifas para o serviço público de energia elétrica, reajuste e revisões de que trata a Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993.”*

Ressaltamos que, enquanto no contrato administrativo comum é facultado à Administração inserir cláusula de reajuste, no contrato de concessão ou permissão, essa é uma cláusula essencial, por força do art. 23, IV, da Lei n.º 8.987/95.

A revisão, por sua vez, consiste na análise dos custos e receitas do concessionário/permissionário para que se averigüe eventual quebra de equilíbrio econômico-financeiro, podendo resultar em aumento ou diminuição da tarifa, conforme o resultado. Visa, portanto, a restaurar a equação de equilíbrio econômico-financeiro estabelecida pelas partes, porém defasada por circunstâncias intrínsecas ou extrínsecas ao negócio, extraordinárias ou não.

³ COELLI et al. *A Primer on Efficiency Measurement for Utilities and Transport Regulators*. World Bank Institute: 2003, p. 5.

⁴ A regulação tarifária deve levar em conta o desafio de resolver a tensão entre as eficiências alocativa, distributiva e produtiva. A eficiência alocativa consiste no maior volume de transações econômicas gerando o maior nível de riqueza possível. No modelo de concorrência perfeita, isto ocorre quando os preços dos bens e serviços da economia igualam-se aos seus respectivos custos marginais. A eficiência distributiva é definida como a capacidade de mitigar – através de políticas de defesa da concorrência e/ou de regulação econômica – a extração de excedentes econômicos pelo produtor. Por fim, a eficiência produtiva é a situação em que se escolhe o processo produtivo de menor custo possível dada a tecnologia disponível ou através de inovações tecnológicas.

⁵ Seção baseada em GUARANY, Marcelo P. *Revisão e Reajuste nos Contratos de Concessão de Serviços Públicos* (monografia não publicada). Brasília: 2003.

⁶ JUSTEN FILHO, Marçal. *Teoria Geral das Concessões de Serviços Públicos*. São Paulo: Dialética, 2003, p. 403.

⁷ Alterações de tarifas com periodicidade inferior a um ano podem ser autorizadas pelo Ministro da Fazenda, conforme disposto no art. 1º do Decreto n.º 1.849/96.

A revisão pode ser ordinária ou extraordinária. A primeira ocorre quando já prevista contratualmente ou na lei que regulamenta a relação jurídica, podendo ter uma data estabelecida ou ocorrer periodicamente. Trata-se de previsão para que sejam revistos determinados aspectos do contrato, de acordo com parâmetros geralmente pré-estabelecidos. Já a revisão extraordinária fundamenta-se na imprevisibilidade da ocorrência dos fatores que interferem no equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou na necessidade de se alterar o contrato em razão de interesse público, sendo necessário, em ambos os casos, que se comprove o impacto da alteração contratual sobre o equilíbrio do contrato.

Observamos ainda que a revisão pode ser benéfica tanto para o concessionário, quanto para o poder concedente. De fato, alterações contratuais podem gerar antecipações ou postergações de receitas esperadas, mudando a disposição do fluxo financeiro do concessionário/permissionário, podendo resultar em desequilíbrio para o empresário ou para o poder concedente. Em razão disso, o processo de revisão contratual pode ocasionar aumento ou diminuição da tarifa cobrada com o intuito de se restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro em prol da parte lesada⁸.

A previsão legal para a revisão pode ser encontrada no art. 65, II, d, da Lei n.º 8.666/93:

“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

(...)

II - por acordo das partes:

(...)

d) para restabelecer a relação que as parte pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobreviverem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando área econômica extraordinária e extracontratual.”

A aplicação correta da revisão e do reajuste nos contratos de concessão e permissão é de suma importância para o poder concedente e para os usuários. Para evitar prejuízos à prestação de serviços à coletividade, deve-se buscar o constante aumento de eficiência na prestação de serviços pela concessionária/permissionária, sem prejudicar o seu equilíbrio econômico-financeiro, e sem onerar excessivamente o usuário.

Posto isso, a seguir, discorreremos sobre o modelo de regulação vigente no setor em tela.

3. Metodologia de Reajuste Vigente

O modelo de remuneração do setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é o de custo médio, sendo que as regras de formação de preço (reajuste e revisão) vinculam as variações de tarifas à evolução dos custos do setor.

Os critérios, a metodologia e a planilha para o levantamento do custo da prestação dos serviços, segundo o disposto no artigo 27 do Decreto n.º 2.521, de 20 de março de 1998, eram de competência do Ministério dos Transportes. Entretanto, com o advento da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros passou a integrar a esfera de atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Dessa forma, no uso de suas atribuições, a ANTT procedeu à revisão da planilha tarifária, a qual passou a vigorar com a edição da Resolução ANTT n.º 255, de 24 de julho de 2003. Segundo informado pela ANTT, por meio da Nota Técnica 076/2003/SUREF, de 27 de maio de 2003, a revisão da planilha tarifária foi resultado de uma pesquisa junto às empresas operadoras, tendo sido encaminhados questionários para 57 (cinquenta e sete) permissionárias, selecionadas como amostragem dentro de um universo de 154 empresas.

Vale notar que a revisão da planilha tarifária visou ao atendimento da decisão do Tribunal de Contas da União n.º 427, de 24 de abril de 2002, que determinou a revisão dos estudos que subsidiam a definição do coeficiente tarifário e, em conseqüência, a determinação da tarifa de referência, tendo em vista as transformações tecnológicas, administrativas, legais e econômico-financeiras no país desde a última revisão da planilha, efetuada em 1989 pelo Ministério dos Transportes.

⁸ A seção 8 tratará da revisão resultante da proposta de alteração de data-base apresentada pela ANTT.

Antes de abordarmos a planilha tarifária vigente no tópico a seguir, convém ressaltar que o acórdão do Tribunal de Contas da União n.º 865/2003 considerou atendidas as determinações contidas na Resolução n.º 427/2002. Contudo, este Tribunal fez uma série de considerações, as quais ainda não estão sendo contempladas na proposta apresentada e estão enunciadas no Anexo I deste Parecer Analítico.

3.1 Planilha tarifária vigente

Com o intuito de esclarecer a base inicial para a utilização da metodologia de cálculo proposta pela ANTT, faz-se mister recorrermos à planilha tarifária vigente. Conforme dados da tabela apresentada no tópico a seguir, que gerou o último reajuste de tarifas autorizado de 14,84% em vigor a partir de 1º de julho de 2005, poderemos esclarecer os agrupamentos de índices de preços, bem como as ponderações de cada índice de custo da fórmula paramétrica proposta.

Discorreremos adiante sobre a definição geral de cada item de custo da planilha tarifária, presentes na tabela I abaixo, segundo a Nota Técnica ANTT n.º 76/2003.

A - O custo variável com a quilometragem

O custo variável com a quilometragem consiste na parcela de custo operacional que mantém relação direta com a quilometragem percorrida. O valor de cada parcela do custo variável é o resultado do produto do preço unitário de cada componente pelo seu respectivo coeficiente de consumo. Estão compreendidos nesses custos:

- a) Combustível: corresponde ao diesel;
- b) Lubrificantes: inserem-se no item as despesas relativas a óleo motor, óleo de caixa de marcha, óleo diferencial, fluido de freio e graxa, sendo expresso em l/Km;
- c) Rodagem: este item corresponde aos gastos efetuados com pneus, câmaras de ar, protetores e recapagem de pneus, sendo expresso em R\$/Km.

B - Custos variáveis com a frota

Os custos variáveis são aqueles que sofrem alterações em função do volume de produção expresso em quilometragem percorrida. Estão compreendidos nesses custos:

- a) Pessoal de operação: considera-se no item o custo associado à categoria funcional diretamente envolvida na prestação de serviços, como as despesas com motorista, cobrador, fiscal e despachante;
- b) Peças e acessórios;
- c) Pessoal manutenção: neste item considera-se o custo associado à categoria funcional diretamente envolvida na conservação e manutenção dos ativos, tais como mecânico, torneiro, eletricista, etc, sendo o fator de utilização de pessoal de manutenção.

C – Depreciação⁹

⁹ Conforme consta do Anexo I deste Parecer Analítico, que trata das considerações do TCU sobre a metodologia de reajuste vigente, o TCU salientou a necessidade de revisão da metodologia de cálculo do item depreciação, pois a metodologia atual, correspondente à metodologia de depreciação linear e única para todas as empresas do setor, premia as empresas com frota envelhecida. Isso se deve ao fato de que o prazo de vida útil considerado no cálculo da taxa de depreciação, de cinco anos, demonstra-se bem inferior à idade média da frota do setor, que segundo Anuário Estatístico Rodoviário de 2005 – Ano Base 2004, da ANTT, apresenta apenas 9% da frota com idade inferior a 6 (seis) anos. Além disso, convém mencionar que a metodologia de cálculo da depreciação deveria ser aprimorada, no sentido de se estabelecer coeficientes básicos diferenciados por empresas, de maneira a refletir as idades de frotas distintas. Outro fato relevante que deve ser considerado no momento do cálculo da depreciação se refere à possibilidade de venda do veículo em um mercado de ônibus usados. Convém mencionar que a própria Agência fez referência à realização de estudos relacionados à Planilha Tarifária, concentrando esforços na análise de custo de

A depreciação refere-se ao desgaste dos bens de capital efetivamente investidos pela empresa na operação dos serviços de transporte. Visa, portanto, a ressarcir o operador pelo desgaste de seus veículos, máquinas, instalações e equipamentos decorrentes do uso para a prestação do serviço. O método de depreciação é linear. Este item subdivide-se em:

- a) Veículos: a depreciação linear é aplicada sobre o valor do veículo novo sem pneus, considerando a vida útil legal do veículo de 5 anos e valor residual equivalente a 20% do valor do veículo;
- b) Outros ativos: sob essa rubrica é considerada a depreciação de instalações e equipamentos, edificações e veículos de apoio.

D – Administração

Este item compreende:

- a) Pessoal de administração e vendas: considera-se o custo associado à categoria funcional envolvida nas atividades administrativas e comerciais da empresa;
- b) Despesas gerais: o item despesas gerais refere-se às despesas com materiais de consumo, de escritório, de administração, entre outros.

E - Remuneração

Nesse item os critérios de remuneração do capital investido são considerados a partir da aplicação de uma taxa de juros de 12% sobre o valor do veículo. Compreende:

- a) Veículos: considera a remuneração de ônibus, sendo que o coeficiente básico de consumo referente à remuneração do veículo é determinado pelo produto da depreciação do veículo pela idade da frota, multiplicado pela taxa de remuneração anual dos veículos, fixada em 12%;
- b) Outros ativos: considera a remuneração de instalações e equipamentos, almoxarifado, edificações operacionais e os veículos de apoio. O coeficiente básico de consumo desse item considera os coeficientes individuais de instalações e equipamentos, edificações, outros veículos e almoxarifado.

Apresentamos a seguir a planilha tarifária vigente, utilizado no último reajuste do setor, realizado em julho de 2005.

Tabela 1: Planilha tarifária vigente

Fonte: ANTT

TRANSPORTE INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS**PLANILHA ANTT**

Nível de Serviço: Tabela AI, Tipo I, C/S

CÁLCULO REAJUSTE TARIFÁRIO

Equipamento: Convencional, com sanitário.

Bases Correntes jul/04 a jun/05

Piso: Revestimento Asfáltico.

ITEM DE CUSTO	UNIDADE	COEFICIENTE BÁSICO	PREÇO UNITÁRIO - R\$	CUSTO POR QUILOMETRO - R\$	% CQT
A. CUSTOS VARIÁVEIS COM A KM					24,49%
1- Combustível	litros/km	0,327734	1,6780	0,5499	21,08%
2- Lubrificantes	litros/km	0,001549	4,2362	0,0066	0,25%
3- Rodagem	pneus/km	0,000070	1.175,6897	0,0824	3,16%
B. CUSTOS VARIÁVEIS COM A FROTA					24,86%
4- Pessoal Operação	H.mês/veic.ano	43,293413	1.207,4180	0,4187	16,05%
5- Peças e Acessórios	% veiculo/veic.ano	3,114622	425.877,1417	0,1043	4,00%
6- Pessoal Manutenção	H.mês/veic.ano	14,549721	1.096,0941	0,1254	4,81%
C. DEPRECIÇÃO					20,61%
7- Veículos	% veic.s/pneus/veic.ano	16,000000	417.647,3140	0,5253	20,14%
8- Outros Ativos	% veic.s/pneus/veic.ano	0,374600	417.647,3140	0,0123	0,47%
D. ADMINISTRAÇÃO					18,72%
9- Pessoal Adm.Vendas	H.mês/veic.ano	35,358687	1.274,5504	0,3542	13,58%
10-Despesas Gerais	% veiculo/veic.ano	3,185000	425.877,1417	0,1066	4,09%
11-Serviço de terceiros	% veiculo/veic.ano	0,816831	425.877,1417	0,0273	1,05%
E. REMUNERAÇÃO					11,32%
12- Veículos	% veiculo/veic.ano	5,129600	425.877,1417	0,1717	6,58%
13- Outros Ativos	% veiculo/veic.ano	3,691900	425.877,1417	0,1236	4,74%
SUBTOTAL - CQT				2,6083	100,00%
TOTAL - CQP = CQT*(1+PER/100)*(1-FRE/100)				2,6270	100,72%
PARÂMETROS OPERACIONAIS:					<i>CUSTO POR PASS*KM</i>
PMA =	127.220 km/veic.ano		CT = CQP/(LOT*IAP) =	0,083984	
LOT =	46 lugares		PPF =	0,003792	
IAP =	68,00 % LOT	Coef.Calculado	CC = CT+PPF =	0,087776	
FRE =	1,16 % CQT		Coefficiente Atual Vigente =	0,076435	
PIS =	0,65 % CT				
SRC =	0,67 %CT				
COFINS =	3,00 % CT				
PPF =	CT*((100/(100-(PIS-COFINS-SRC)))-1)		Reajuste Alinhamento:		14,84%
Parcela devido as incidências do PIS e COFINS em CT				Reajuste Aprovado:	14,84%
CC = Coeficiente Calculado				Coefficiente Aprovado =	0,087776
Percurso Morto=	1,9 % CQT		defasagem % =		14,84%

Uma vez obtido o custo por quilômetro de cada item de custo (vide 5ª coluna da tabela 1), tem-se a participação dos mesmos no custo total por quilômetro – CQT, que no caso é de R\$ 2,6083. Para exemplificar, o item combustíveis, dentro de custos variáveis com a quilometragem corresponde a 21,08% do CQT (0,5499/2,6083); enquanto que o grupo de remuneração corresponde a 11,32% do CQT ((0,1717+0,1236)/2,6083), e assim sucessivamente.

Tendo sido apresentada a planilha tarifária vigente, pretende-se, nos tópicos seguintes, explicitar a metodologia de reajuste proposta pela ANTT e fazer uma análise crítica quanto aos índices escolhidos para a composição da fórmula paramétrica.

4. Metodologia de reajuste proposta

A proposta encaminhada pela ANTT pretende implementar a utilização de fórmula paramétrica para o reajuste do setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, considerando índices de preços, divulgados por institutos de pesquisa (IBGE e FGV)¹⁰ e pela ANP – Agência Nacional de Petróleo. Essa proposta visa a substituir a coleta de preços unitários dos insumos da planilha tarifária junto aos fornecedores, realizada a cada processo de reajuste tarifário, no intuito de aferir a variação dos preços dos insumos do setor.

¹⁰ IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; FGV – Fundação Getúlio Vargas.

Segundo a Nota Técnica n.º 109/2005 da ANTT, que solicita a abertura de audiência pública para avaliar a nova metodologia de reajuste tarifário, a estrutura da fórmula paramétrica contém pesos e índices de preços específicos para cada componente de custo, conforme tabela 2 a seguir¹¹.

Tabela 2: Estrutura de reajuste proposto

COMPONENTES	ÍNDICES	PESOS
Combustível	ANP / BRASIL – DIESEL	0,21083
Lubrificante	FGV / IPC – Br – Óleo lubrificantes	0,00252
Rodagem	FGV / IPA – DI (OG) - borracha	0,03159
Pessoal*	IBGE / INPC	0,35188
Peças e Acessórios	FGV / IPA – DI - Componentes Veículos	0,04300
Veículos**	FGV / IPA - DI – Veículos	0,31930
Despesas Gerais	IBGE / IPCA	0,04088
TOTAL		1,00000

*“Pessoal” contém: Pessoal de Operação, de Manutenção, de Administração e Vendas, e Serviços de Terceiros.

**“Veículos” compreende: Depreciação e Remuneração, de Veículos e Outros Ativos.

Não podemos deixar de ressaltar que a agregação dos itens de custos na fórmula paramétrica contempla todos os itens de custo da planilha tarifária vigente, conforme podemos verificar na comparação das tabelas 1 e 3.^{12 e 13}

A fórmula paramétrica proposta para o cálculo do reajuste tarifário é expressa da seguinte forma:

$$CC = CC_{(t-1)} * \{1 + [0,21083 * \frac{(CO_i - CO_o)}{CO_o} + 0,00252 * \frac{(LU_i - LU_o)}{LU_o} + 0,03159 * \frac{(RO_i - RO_o)}{RO_o} + 0,35188 * \frac{(PE_i - PE_o)}{PE_o} + 0,0430 * \frac{(PA_i - PA_o)}{PA_o} + 0,3193 * \frac{(VE_i - VE_o)}{VE_o} + 0,04088 * \frac{(DG_i - DG_o)}{DG_o}]\}$$

$$* \frac{(RO_i - RO_o)}{RO_o} + 0,35188 * \frac{(PE_i - PE_o)}{PE_o} + 0,0430 * \frac{(PA_i - PA_o)}{PA_o} + 0,3193 * \frac{(VE_i - VE_o)}{VE_o} + 0,04088 * \frac{(DG_i - DG_o)}{DG_o}\}$$

Onde:

CC = Coeficiente Calculado

t = Ano; e t - 1 = Ano anterior

CO_i = Preço de Combustível, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

CO_o = Preço de Combustível, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

LU_i = Número Índice de Lubrificante, FGV / IPC – Br –DI - Lubrificante, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

LU_o = Número Índice de Lubrificante, FGV / IPC – Br –DI - Lubrificante, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

RO_i = Número Índice de Rodagem, FGV / IPA – DI (OG) - Borracha, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

¹¹ Segue a definição de cada índice pela ordem da tabela 2:

ANP / Brasil – Diesel: levantamento de preços médio ao consumidor realizado pela ANP;

IPC-Br: índice de preço ao consumidor que compõe o IGP-DI;

IPA-DI: índice de preço no atacado, disponibilidade interna que compõe o IGP-DI;

INPC: índice nacional de preço ao consumidor;

IPCA: índice de preço ao consumidor amplo.

¹² Tabela 3 será apresentada na p. 10 deste Parecer Analítico.

¹³ Cabe observar que há uma mudança na ordenação dos componentes, dependendo do índice de preço de referência.

RO_o = Número Índice de Rodagem, FGV / IPA – DI (OG) - Borracha, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

PE_i = Número Índice do INPC, para Pessoal, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

PE_o = Número Índice do INPC, para Pessoal, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

PA_i = Número Índice de Peças e Acessórios, FGV / IPA – DI - Componentes Veículos, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

PA_o = Número Índice de Peças e Acessórios, FGV / IPA – DI - Componentes Veículos, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

VE_i = Número Índice de Veículos, FGV / IPA - DI – Veículos, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

VE_o = Número Índice de Veículos, FGV / IPA - DI – Veículos, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

DG_i = Número Índice do IPCA, para Despesas Gerais, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

DG_o = Número Índice do IPCA, para Despesas Gerais, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência

P1 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice CO

P2 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice LU

P3 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice RO

P4 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice PE

P5 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice PA

P6 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice VE

P7 = Parâmetro de Ponderação da variação do Índice DG

Considerando o fato de que revisões futuras dos coeficientes de consumo da planilha tarifária resultarão na alteração das ponderações utilizadas na fórmula paramétrica apresentada acima, ratificamos a recomendação feita na seção deste Parecer Analítico que trata da regulação de incentivos, no sentido de que a metodologia de reajuste dos preços proposta seja baseada em um índice no varejo mais simples e desvinculado dos custos realizados.

A proposta encaminhada pela ANTT apresenta a intenção de que seja autorizado um reajuste utilizando a fórmula paramétrica mencionada anteriormente, referente ao período de julho a dezembro de 2005, independente da data de adoção. Ainda segundo a proposta, caso a data-base seja de fato alterada, o reajuste seguinte, em dezembro de 2006, contemplaria o período subsequente de 12 meses, que vai de 1º de novembro de 2005 a 31 de outubro de 2006. A tabela 3 a seguir permite visualizar o cálculo do reajuste tarifário de 3,46% calculado pela fórmula paramétrica a partir da estrutura percentual da última planilha de julho de 2005.

Tabela 3: Cálculo do reajuste pela fórmula paramétrica

CUSTO por km R\$/Km (A)	PESOS em % (B)	Índices de preços Variação acum. jun/05-out/05 (C)		Reajuste (B * C)	
A. CUSTOS VARIÁVEIS COM A KM					
1- Combustível	0,5499	21,0841%	ANP/ diesel	10,9058%	2,299401%
2- Lubrificantes	0,0066	0,2516%	IPC-lubrif.	5,5832%	0,014046%
3- Rodagem	0,0824	3,1591%	IPA-borracha	-0,8506%	-0,02687%
B. CUSTOS VARIÁVEIS COM A FROTA					
4- Pessoal Operação	0,4187	16,0532%	INPC	0,6498%	0,104320%
5- Peças e Acessórios	0,1043	3,9974%	IPA-Comp/veic.	0,2774%	0,011088%
6- Pessoal Manutenção	0,1254	4,8061%	INPC	0,6498%	0,031232%
C. DEPRECIACÃO					
7- Veículos	0,5253	20,1380%	IPA - Veíc.	2,7275%	0,549261%
8- Outros Ativos	0,0123	0,4715%	IPA - Veíc.	2,7275%	0,012860%
D. ADMINISTRAÇÃO					
9- Pessoal Adm.Vendas	0,3542	13,5813%	INPC	0,6498%	0,088257%
10-Despesas Gerais	0,1066	4,0877%	IPCA	1,5074%	0,061617%
11-Serviço de terceiros	0,0273	1,0483%	INPC	0,6498%	0,006813%
E. REMUNERAÇÃO					
12- Veículos	0,1717	6,5835%	IPA - Veíc.	2,7275%	0,179563%
13- Outros Ativos	0,1236	4,7383%	IPA - Veíc.	2,7275%	0,129236%
SOMA	2,6083	100,0%	-	-	3,4608%

Coeficiente calculado_2005	R\$	0,087776
Coeficiente reajustado_dez/2005	0,087776 * 1,0346 = R\$ 0,090814	

Fonte: ANTT; Elaboração: SEAE

Quanto à metodologia de reajuste proposta, surgiram alguns questionamentos em relação ao regime tarifário e à composição da fórmula paramétrica. Dessa forma, faremos, nas duas seções seguintes, uma avaliação quanto à escolha dos índices de preços considerados na fórmula paramétrica e abordaremos a questão da regulação por incentivos.

5. A questão da escolha dos índices de preços

Trataremos, nesta seção, de analisar os índices de preço escolhidos para compor a nova metodologia de reajuste apresentada.

5.1. Considerações sobre índices de preços

Quanto à escolha dos índices de preço utilizados na fórmula paramétrica da metodologia proposta de reajuste, cada qual tem a sua especificidade. O IPCA, por exemplo, é o índice mais relevante do ponto de vista da política monetária, já que foi escolhido pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) como referência para o sistema de metas para a inflação, em junho de 1999, por refletir a variação do poder de compra do consumidor brasileiro. O INPC é um índice muito utilizado em dissídios salariais, pois mede a variação de preços para quem está na faixa salarial de até 8 salários mínimos. O IGP-DI já foi no passado a medida oficial de inflação no Brasil. Atualmente, é utilizado em contratos para a correção de determinados preços administrados, principalmente por empresas que buscam proteger seu passivo em dólar, já que o componente IPA-DI capta a variação cambial.

Para simplificar a análise, discorreremos a seguir sobre o IPCA e o IGP, por serem índices de maior representatividade para a avaliação que faremos. O INPC, que também é um índice de preço de varejo, não é considerado devido à maior abrangência da pesquisa de preços do IPCA.¹⁴

Conforme avaliaremos na seção 6, que trata da regulação via preço-teto, a teoria de regulação tarifária sugere a utilização de um índice de preços geral do varejo nas regras de preço-teto porque este tipo de índice refletiria o aumento médio resultante da concorrência nos mais diversos mercados da economia.

Dada a escolha do IGP e suas desagregações como índice para o reajuste anual de alguns componentes de custo da metodologia proposta, podemos então identificar três problemas. O primeiro é que o IGP, tendo em vista a sua composição, funcionaria como *proxy* de índices setoriais. Logo, em que pese a redução do risco das empresas, o emprego do IGP diminui o incentivo à diminuição dos custos operacionais.¹⁵

O segundo problema refere-se ao fato de que as variações dos IGP's quando comparadas com as variações dos outros índices de preços, no longo prazo, não se compensam. Pelo contrário, a evidência empírica indica que não há uma tendência para convergência para uma mesma trajetória ao longo do tempo. A sua utilização tem duas outras implicações, além da redução dos incentivos para ganhos de eficiência. Por um lado, cria-se um alto risco de desvios em relação ao comportamento médio dos demais preços da economia e da renda dos consumidores e, por outro lado, como não há garantia *a priori* de que o IGP seja efetivamente uma *proxy* adequada de custos setoriais específicos, também se cria o risco de desvios em relação à estrutura de custos das empresas reguladas. Parece ser mais razoável preservar a lógica original de incentivos à eficiência das regras de preço-teto utilizando um índice geral de preços no varejo, deixando para as revisões tarifárias a tarefa de correção de distorções decorrentes de mudanças mais significativas de custos. O terceiro e maior problema diz respeito à sua volatilidade com relação aos demais índices, notadamente em um regime de câmbio flutuante, por apresentar forte correlação positiva com a taxa de câmbio.

O IPCA, ao contrário do IGP, reflete um comportamento histórico mais suave, principalmente por refletir menos as variações de preços de bens comercializáveis com preços atrelados a mercados globais. É importante deixar claro, entretanto, que não estamos analisando se uma maior ou menor volatilidade da taxa de câmbio aumenta ou diminui o repasse cambial para inflação. Trata-se apenas de supor que setores de infraestrutura requerem maior previsibilidade para a realização de investimentos e que, por serem baseados em contratos de longo prazo, necessitam de um índice que reflita melhor o comportamento da inflação, ainda mais num regime de metas de inflação.

A partir dos prós e contras acima relacionados, percebemos que o indexador ideal para o ambiente regulatório brasileiro deveria ser um índice geral de preços no varejo como o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Além disso, uma vantagem adicional do uso do IPCA como o índice para reajuste dos contratos de concessão/permissão de serviços públicos, poucas vezes mencionada, é que ele tem como base para sua estrutura de pesos a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF). Desse modo, os IPC's refletem os dispêndios dos consumidores realizados seja com os produtos e serviços cujos preços são administrados, seja com aqueles em que os preços são livres.

5.2. Retroalimentação de preços

¹⁴ Vale citar que o índice de preço da ANP, por tratar-se de um indicador pouco convencional, não entra nesta avaliação. Embora detalhes a respeito de metodologia de cálculo possam ser verificados no Anexo II deste Parecer Analítico.

¹⁵ Os IGP's são compostos por uma média ponderada de três outros índices, a saber: Índice de Preços no Atacado (IPA), com 60%, Índice de Preços ao Consumidor (IPC), com 30%, e o Índice Nacional de Custos da Construção Civil (INCC), com 10%.

Denominamos retroalimentação de preços a possibilidade de interferência de uma empresa permissionária de transporte interestadual e internacional de passageiros na coleta de preços, realizada pelos institutos de pesquisa citados no Anexo II deste Parecer Analítico¹⁶, dos produtos e serviços que correspondem aos custos do setor e que entram no cálculo da fórmula paramétrica proposta pela ANTT. No que concerne a esse processo de retroalimentação de preços, não há como assegurar a sua ocorrência. É possível que haja uma empresa produzindo insumos que entrariam na cadeia produtiva do serviço de transporte, enquanto que a mesma também atua na atividade-fim que é o transporte. E nesse caso em questão, a empresa tem o poder de interferir intencionalmente nos preços que são coletados por instituições como a FGV, por exemplo, e que são, por sua vez, considerados para efeito do reajuste tarifário proposto.

Sabe-se que tanto a FGV quanto o IBGE utilizam cadastros de associações de atividade/setor para o levantamento e coleta de preços. Para cada atividade, a seleção é feita para as indústrias/empresas que têm certa especialização na produção/comercialização de cada item da atividade, sendo relevante na formação desse preço.

Como exemplo de empresas que pertencem a grupos societários em que há empresas fornecedoras de insumos ao setor, podemos citar o Grupo Itapemirim, do qual fazem parte as permissionárias Viação Itapemirim e Viação Nossa Senhora da Penha. As empresas Cola Comercial e Distribuidora e Samadisa também integram esse grupo, sendo que esta corresponde a concessionária autorizada exclusiva dos ônibus, caminhões e peças Mercedes-Bens e aquela a empresa especializada no suprimento de pneus, peças e acessórios para o mercado automotivo¹⁷. Outro exemplo é o Grupo Odilon Santos, do qual faz parte a empresa Viação Aragarina Ltda., bem como a empresa Polipeças – Comércio Importação e Representação Ltda, distribuidora no atacado de autopeças¹⁸. Diante dos exemplos citados, conclui-se que alguns grupos societários são compostos por empresas permissionárias do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, bem como por empresas fornecedoras do setor, principalmente nos ramos de pneus, peças, acessórios e veículos¹⁹. Não há, no entanto, como comprovar a interferência dessa constatação no processo de coleta de preços dos índices de preços propostos pela ANTT. Portanto a Agência deve ser atenta e ciente deste fato.

Realizada a análise dos índices de preço escolhidos, apresentaremos, na seção seguinte, comentários sobre a regulação por incentivos, a partir dos quais faremos recomendações à metodologia de reajuste proposta.

6. Regulação por incentivos (regulação via preço-teto) proposta de alteração na metodologia de reajuste.²⁰

Nos últimos vinte anos, o quadro de reformas e privatizações em diversos países, originou experimentos no que se refere à regulação dos setores de infra-estrutura tais como: energia elétrica, gás natural, telecomunicações, saneamento, aeroportos, portos e transporte ferroviário, notadamente, os serviços de utilidade pública. Grosso modo, as autoridades regulatórias visavam a promoção da concorrência tendo em vista que a passagem de antigos monopólios estatais para o livre mercado não ocorreria instantaneamente. Nesse sentido, o mecanismo de regulação via preço-teto seria uma etapa do processo de privatização, já que a introdução paulatina da concorrência nos setores reformados eliminaria as características de monopólios naturais e, portanto, tornando a regulação tarifária desnecessária. Em suma, o novo regime de regulação tarifária (regulação via preço-teto) busca introduzir mecanismos complementares que estimulem a eficiência das empresas e beneficiem os consumidores.²¹

Esta regulação tarifária é um mecanismo com dois componentes principais. Primeiro uma regra de reajuste dos preços determinados em contrato através de um indexador baseado em algum índice geral de preços, freqüentemente um índice de preços ao consumidor, descontado um fator de produtividade (fator X) que

¹⁶ Para obter maiores informações sobre a divulgação e metodologia, bem como sobre a coleta de preços dos índices propostos, vide Anexo II deste Parecer Analítico.

¹⁷ Essas informações estão disponíveis no *site* da Viação Itapemirim (<http://www.itapemirim.com.br/>)

¹⁸ Informação obtida no *site* do Grupo Odilon Santos (<http://www.odilonsantos.com/>)

¹⁹ Os índices de preços, utilizados na fórmula paramétrica, que podem ser impactados pelo problema da retroalimentação de preços são os seguintes: IPA -DI (OG) – borracha, IPA -DI – Componentes de Veículos e IPA -DI – Veículos. Considerando as ponderações apresentadas na proposta da ANTT, esses índices representam cerca de 39% da composição da fórmula paramétrica.

²⁰ Esta seção está fortemente baseada na parte teórica do relatório “A regulação e Comportamento dos Preços Administrados” publicado em dezembro de 2005 por esta Secretaria.

²¹ Há inúmeros mecanismos tarifários que podem ser caracterizados como uma regulação por incentivos, contudo, regra geral, tais regimes seguem os princípios do regime de preço-teto.

corresponderia ao estímulo para redução dos custos operacionais da firma regulada.²² Segundo, em períodos pré-fixados, uma revisão tarifária cuja intenção consiste em determinar e rever o custo de capital das indústrias de serviços públicos bem como os custos operacionais, readequando o nível das tarifas a mudanças mais estruturais que não foram corrigidas pela regra de reajuste.

As principais motivações do regime de preço-teto consistem nos seguintes aspectos: (i) como a redução de custos é apropriada pela firma regulada, até o próximo período de revisão tarifária, há enormes incentivos para redução dos custos de produção e aumento da inovação tecnológica das empresas reguladas, ou seja, há um estímulo à eficiência produtiva²³; (ii) o custo regulatório seria reduzido nos períodos entre as revisões tarifárias, visto que caberia ao regulador aplicar a fórmula de preço-teto, cuja principal dificuldade seria definir o fator X; (iii) levando-se em conta que as firmas possuem múltiplos serviços, este método permite controlar os preços somente daqueles serviços em que a empresa atua como monopolista. Assim, propicia-se a introdução de concorrência nos demais serviços.

A despeito das vantagens acima mencionadas, os principais questionamentos a este regime tarifário consistem, em primeiro lugar, numa possível redução dos níveis de investimento nas atividades da empresa regulada que não requeiram a definição do nível de investimento e da capacidade de expansão bem como da qualidade dos serviços.²⁴ Isto porque, dada a restrição imposta sobre a receita da firma, esta busca maximizar seu lucro reduzindo o capital investido (base de remuneração do ativo) e, conseqüentemente, elevando a taxa de lucro.²⁵

Em segundo lugar, nos períodos de revisão tarifária, o regulador enfrenta os mesmos problemas de assimetria de informação, já que necessita reavaliar o valor dos ativos existentes, o custo de capital, estimar as taxas de crescimento da produtividade e da demanda e do plano de investimentos das empresas. Assim, no processo de revisão tarifária, o regime de preço-teto possui critérios semelhantes ao regime por taxa interna de retorno (pelos custos dos serviços) e, portanto, também é passível tanto da discricionariedade do regulador quanto do risco de captura do órgão regulador.

Não obstante os questionamentos acima, faz-se necessário enfatizar o porquê da disseminação da regulação via preço-teto e destacar as significativas diferenças com relação à regulação pelos custos dos serviços (ou por taxa interna de retorno).

Em primeiro lugar, o regime de preço-teto ao fixar prazos determinados para a revisão tarifária transfere o risco inerente à atividade para as empresas reguladas. Repare que tal fato não ocorre quando se especifica uma taxa interna de retorno “razoável” para o setor ou empresa regulada, pois quaisquer alterações que impactem a referida taxa são justificativas para a solicitação de uma revisão das tarifas praticadas.²⁶

Em segundo lugar, o regime de preço-teto propicia maior flexibilidade na fixação das tarifas, visto que, dado o limite máximo de preços, estes podem variar conforme as condições de mercado. Em contrapartida, o regime de taxa interna de retorno requer que cada preço de um bem ou serviço seja aprovado e, portanto, exigindo maior informação por parte do regulador.²⁷

Em terceiro lugar, o regime de preço-teto é preponderantemente *forward-looking*, isto é, o fator X é estimado com base em projeções futuras sobre a melhoria na produtividade. De fato, esta característica é uma das mais importantes, pois, cabe ao regulador um papel crucial na indução dos aumentos de produtividade de um determinado setor.

²² Em geral para uma firma multiproduto, $P = IPV - X$ onde P é o preço médio máximo permitido, IPV é o índice de preços ao varejo e X é um percentual equivalente a um fator de desconto. Por vezes, a fórmula acima é acrescida de um termo de repasse de custos para os consumidores. .

²³ Vale a pena reter que, como parte dos ganhos esperados de eficiência são repassados aos consumidores, via o fator de compensação (fator X), os preços no regime de preço-teto, teoricamente, seriam menores do que os preços no regime de taxa interna de retorno. Ver Beesley, M. E, e Littlechild, S.C. (1989, p. 456).

²⁴ Cabe salientar que o método convencional de revisão tarifária implica uma definição da base de capital da empresa bem como a expansão requerida da empresa regulada durante o hiato regulatório (período intermediário entre as revisões tarifárias)

²⁵ De fato, é o risco de obtenção de lucros extraordinários pela firma regulada a principal desvantagem do método, conforme diversos analistas. Em contrapartida, isto também sinaliza a importância da elaboração dos marcos regulatórios assim como da existência de agências reguladoras bem equipadas tecnicamente.

²⁶ Obviamente, isto aumenta o risco dos investimentos, principalmente, em setores de infra-estrutura cuja maturação é de longo prazo. Para mitigar este problema é prática comum estabelecer períodos de 4 a 5 anos para a revisão das tarifas.

²⁷ Tendo em vista a possibilidade de condutas anticompetitivas na fixação dos preços; na prática, busca-se delimitar a flexibilidade de preços por cestas de serviços.

Diante do exposto acima, esta Secretaria faz as seguintes recomendações:

- I. A metodologia de reajuste dos preços proposta seja baseada em um índice no varejo mais simples e desvinculado dos custos realizados;
- II. Utilização do fator de desconto (fator X) como mecanismo de incentivo de ganhos de produtividade;
- III. Revisão das hipóteses sobre o comportamento de mercado.

A primeira recomendação deve-se ao fato de que a fórmula paramétrica proposta fundamenta-se na estrutura de custos da planilha tarifária vigente, resultando na utilização de 7 (sete) índices de preços distintos: ANP/Brasil-Diesel, IPC-Br-Óleo Lubrificantes, IPA-DI (OG) Borracha, IPA-DI-Componentes Veículos, IPA-DI Veículos, INPC e IPCA. Dos índices propostos, 40% correspondem a índices de preços no atacado.

Em poucas palavras, a utilização de índices desvinculados dos custos do setor vem ao encontro da necessidade de se estimular a eficiência do setor, pois a firma teria um incentivo para reduzir os custos de produção, na medida em que poderia se apropriar dessa redução. Portanto, a adoção de índices associados à evolução dos custos setoriais contraria o mecanismo de incentivo à eficiência presente na regulação por incentivos.

A segunda recomendação referente ao fator de desconto (fator X) apenas sinaliza um aspecto amplamente utilizado nos demais setores regulados, a saber: o repasse de ganhos de eficiência da firma ou do setor para os consumidores. Além disso, deve refletir a comparação entre os preços dos insumos utilizados pelo setor regulado e os preços das firmas dos demais segmentos da economia.

Por fim, a metodologia de reajuste vigente assume algumas hipóteses sobre o comportamento do mercado constantes na definição dos parâmetros operacionais do setor, quais sejam: percurso médio anual - PMA, índice de passageiros por quilômetro - IPK, índice de aproveitamento padrão - IAP, lotação média da frota e fator redutor de encomendas.

Considerando que esses parâmetros continuam sendo utilizados pela metodologia proposta para definição do patamar do coeficiente tarifário, existe a necessidade de aprimoramento de sua metodologia de cálculo, na medida em que devem refletir a dinâmica dos mercados. O regime de preço teto, ao não assumir como parâmetros conhecidos as especificações das funções de custo e de demanda, permite reavaliações do grau de concorrência de determinados segmentos, das hipóteses acerca das novas empresas entrantes e da possibilidade de atendimento de novos mercados.

Em aditamento às recomendações desta Secretaria acerca a proposta de alteração de metodologia de reajuste apresentada pela ANTT, apresentamos abaixo a proposta desta Secretaria quanto ao tratamento das receitas acessórias.

7. Proposta da SEAE para Receitas Acessórias

As agências reguladoras devem incentivar o desenvolvimento de atividades complementares e adicionais, no sentido de melhorar a eficiência da alocação de recursos, cujos efeitos positivos podem ser transferidos aos usuários, além de garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nesse contexto, O art. 11 da Lei Federal de Concessões n.º 8.987/1995 determina a aplicação das receitas acessórias, alternativas, complementares e de projetos associados na modicidade tarifária.

A partir dessa diretriz, podemos citar três agências reguladoras, a ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica, a CSPE – Comissão de Serviços Públicos do Estado de São Paulo e a ASEP-RJ – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro, que têm demonstrado preocupação com o tratamento regulatório das receitas acessórias ou receitas extra-concessão.²⁸

O enfoque metodológico proposto pela ANEEL e CSPE considera um esquema de avaliação *ex ante*, para definir os ganhos presumidos do prestador de serviço pela realização de atividades extra-concessão, assim como critérios de distribuição desses ganhos entre a empresa regulada e os usuários dos serviços básicos. De acordo com o enfoque dessas duas agências, então, a ação regulatória deve consistir no cumprimento das seguintes etapas:

- a) definição da informação relevante sobre a descrição das atividades extra-concessão;

²⁸ Documentos Relacionados: a) NT 127/2003/SRE/ANEEL – Anexo VI; b) NT nº1 CSPE de 2003 – Metodologia para a Revisão Tarifária das Concessionárias de Gás Canalizado – Anexo V; c) Revisão Tarifária Quinquenal da Concessionária OPPORTANS SA – Relatório Final

- b) análise e avaliação das informações apresentadas;
- c) caracterização da atividade extra-concessão;
- d) definição de critérios e parâmetros para o tratamento regulatório dos efeitos da atividade extra-concessão no serviço básico. De um modo geral, essa última etapa consiste em definir uma receita presumida pela realização da atividade extra-concessão.

A ANEEL, especificamente, estabelece que, enquanto essa metodologia que adota distribuição de ganhos entre a empresa regulada e os usuários dos serviços não tiver sido devidamente formalizada, deve-se adotar um percentual fixo das receitas extra-concessão para o efeito de modicidade tarifária. A partir dessa premissa, temos exemplos práticos de aplicação desse tipo de procedimento que foram observados nos processos de revisão tarifária da Escelsa (Centrais Elétricas do Espírito Santo) e da Eletropaulo. No caso da revisão tarifária periódica da Eletropaulo foi determinado um valor de 1% da receita extra-concessão para efeito de modicidade tarifária, enquanto que no caso da Escelsa, considerou-se o percentual de 2% da receita operacional líquida das atividades extra-concessão para este mesmo fim. A CSPE, até então, não havia adotado um procedimento concreto para a aplicação da metodologia.

A ASEP-RJ, entretanto, considera uma metodologia de recomposição de margens para a revisão tarifária da concessionária OPPORTANS, proposta pela equipe COPPEAD/UFRJ na revisão tarifária de 2004. Em síntese, a proposta inclui na fórmula de reajuste tarifário um fator de transferência da Margem Acessória para Modicidade Tarifária (Y), que pode variar de zero (0) a um (1). Para efeitos deste cálculo, a margem acessória equivale a todas as entradas e saídas de caixa relacionadas às atividades acessórias. A sugestão de aplicação do fator Y é usar valor diferente de zero somente quando a revisão apontar para a necessidade de aumento da tarifa para recomposição de margem, e até o limite suficiente para anular tal necessidade.

No caso do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o coeficiente tarifário que remunera o setor contém um fator redutor de 1,16%, relativo ao transporte de encomendas, enquanto receita acessória. Esse redutor é aplicado logo após o cálculo da variação de custos no período de apuração do reajuste tarifário. A despeito deste fator de redução considerar apenas um tipo específico de receita acessória, pelo método vigente de reajuste, a medida está consoante a proposta de promoção da modicidade tarifária, prevista na Lei n.º 8.987/95. Contudo, pelo entendimento do TCU, conforme será ressaltado no Anexo I, o modelo atual de remuneração não leva em conta as receitas advindas de projetos associados, tais como: rede de restaurantes, lanchonetes, postos de serviço e hotéis para apoio de empresas do setor, a fim de favorecer a modicidade das tarifas.

Entendemos que a metodologia de reajuste tarifário proposta pela ANTT deve incorporar novos mecanismos de incentivo à eficiência econômica que beneficiem tanto a permissionária quanto o usuário do serviço, por meio da utilização parcial de receitas acessórias geradas pelo setor. Assim, seguindo moldes semelhantes aos modelos estudados pelas Agências de Regulação citadas acima, propõe-se que uma maior parcela das receitas acessórias fique com a empresa permissionária, na medida em que seja menor o reajuste das tarifas solicitado. Assim, passa-se a caminhar no mesmo sentido da tendência mundial em regulação, que é utilizar mecanismos de incentivo, ao invés de práticas discricionárias que envolvem custos significativos de levantamento e análise de informações, associados às dificuldades de se eliminar a assimetria de informação a favor do regulado. Desse modo, a solução proposta deve contemplar tanto a necessidade de promover a eficiência na prestação do serviço concedido, quanto de maximizar o bem-estar da sociedade, pela diversificação dos serviços prestados.

Após a apresentação das recomendações desta Secretaria acerca a nova metodologia de reajuste proposta, expostas nesta seção e na anterior, abordaremos a necessidade de revisão tarifária devido à alteração de data-base.

8. Da necessidade de revisão tarifária devido à alteração de data-base

Em adição à nova metodologia de reajuste, a ANTT propõe também a alteração da data-base do setor, que passaria de 1º de julho para 1º de dezembro. Diante disso, esta Secretaria encaminhou Memorando n.º 03 GABIN/SEAE/MF, de 3 de janeiro de 2006 à PGFN a respeito da mudança de data-base. Em atenção ao referido memorando, a Procuradoria-Geral, por intermédio do Parecer n.º PGFN/CAF/n.º 13/2006, manifestou parecer favorável sobre os aspectos jurídicos da alteração de data-base, desde que realizada por meio de Portaria do Ministério da Fazenda, mediante solicitação da ANTT. Contudo, nesta solicitação deverão ser expostos os motivos econômico-financeiros pelos quais recomenda-se a adoção de tal excepcionalidade.

Considerando o exposto no supracitado Parecer e a ausência de justificativa econômico-financeira para a mencionada alteração de data-base, esta Secretaria enviou o Ofício n.º 06 GABIN/SEAE/MF, de 5 de janeiro de 2006, à ANTT, solicitando que fossem encaminhadas informações quanto à motivação econômico-financeira para a proposta de alteração de data-base. Apesar de a Agência não ter encaminhado resposta a esta Secretaria até a

presente data, convém mencionar que a Nota Técnica n.º 01/2006/AP-033/ANTT, de 13 de janeiro de 2006²⁹, cita que a proposta de modificação da data-base foi resultante do pleito enviado pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI, por meio do Ofício n.º 123-a/2005/ABRATI, de 10 de outubro de 2005, segundo o qual, o reajuste no mês de julho é desfavorável por não ser capaz de contemplar a variação de custos de pessoal ligados à prestação de serviços, especialmente em decorrência da realização das datas das maiorias dos dissídios coletivos.

Entretanto, esta Secretaria entende que a mera solicitação por parte da ABRATI não é razão suficiente para a alteração da data-base. É necessário que a Agência apresente aceite a esta motivação, demonstrando a justificativa econômico-financeira para tal. Ademais, entendemos também que a proposta de alteração de data-base dos reajustes tarifários do setor enseja a necessidade de revisão tarifária, pois a antecipação do aumento das tarifas, de 1º de julho para 1º de dezembro, representa um aumento das receitas previstas para o setor e, conseqüentemente, proporcionará um aumento da taxa de remuneração dos permissionários. De fato, como visto na seção 2, a antecipação de receitas gera alteração do fluxo financeiro, criando a necessidade de revisão, neste caso, para a redução de tarifa.

Vale acrescentar que a não realização da referida revisão tarifária, por ocasião da alteração da data-base, implicará ônus sobre os usuários do setor, os quais terão que arcar com o aumento da tarifa antes da data-base tradicional de reajuste. Dessa forma, no intuito de se evitar a excessiva remuneração dos permissionários e o ônus sobre os usuários, sugere-se a realização de revisão tarifária, por meio da qual será feita análise dos custos e das receitas do permissionário para que se averigüe eventual quebra de equilíbrio econômico-financeiro, que por sua vez, pode resultar em diminuição do coeficiente tarifário inicial, sobre o qual será aplicada a nova metodologia de reajuste.

A ANTT, no entanto, prevê revisões tarifárias a partir da alteração da data base que, conforme o Ofício n.º 699/2005/SUREF/ANTT, de 2005, serão implementadas em 1º de dezembro de 2006 e 1º de dezembro de 2007. Assim, a ANTT informa que deverá prosseguir no aprimoramento do modelo regulatório do setor, procedendo à revisão dos parâmetros da planilha, após estudos que serão desenvolvidos no exercício de 2006 e em função do resultado dos trabalhos que vem sendo executados para desenvolvimento de um Plano de Contas Contábil para o exercício de 2007.

A partir das duas revisões tarifárias previstas acima, a ANTT comunica que as próximas revisões deverão ser realizadas de quatro em quatro anos, a contar de 1º de dezembro de 2006, tendo como objeto de revisão os coeficientes básicos, os parâmetros operacionais, adicionais incidentes dos itens de custos e os índices de preço que constarão no sistema proposto de reajuste tarifário. Ressaltando novamente que a revisão dos coeficientes básicos alterarão as ponderações da fórmula paramétrica, mencionamos a recomendação feita na seção deste Parecer Analítico que trata da regulação de incentivos, no sentido de que a metodologia de reajuste dos preços proposta seja baseada em um índice no varejo mais simples e desvinculado dos custos realizados.

Ainda sobre as duas revisões tarifárias previstas para dezembro de 2006 e dezembro de 2007, deve-se atentar para o fato de que não é desejável para a sociedade que as revisões sejam feitas de forma muito freqüente, pois isso gera insegurança regulatória e impactos negativos sobre os usuários. No caso da nova metodologia de reajuste, com uma revisão prevista logo no primeiro ano após a sua implementação, em dezembro de 2006, julgamos temerário o impacto sobre risco regulatório do setor. Esse risco torna-se mais evidente se a revisão implicar a alteração das ponderações da fórmula paramétrica, substituição ou inclusão de índices de preços considerados na fórmula ou alteração da estrutura de custos do setor.

9. Considerações Finais

Como vimos, a nova metodologia de cálculo de reajuste tarifário proposta apresenta, de fato, um avanço em relação à antiga forma. No entanto, essa nova metodologia representa uma forma híbrida entre a regulação por preço-teto e a regulação pelo custo do serviço, que é tido como ineficiente do ponto de vista econômico, principalmente por não promover ganhos de produtividade. A metodologia ideal seria aquela regulada por preço-teto, *price cap*, no qual os reajustes tarifários são calculados de forma a contemplar um índice geral de preços a varejo, descontado por um fator de produtividade (fator X), ao invés de utilizar componentes de custo.

²⁹ Disponibilizada no endereço eletrônico da ANTT na *internet*, por ocasião do aviso da Audiência Pública AP 033/2006, com o objetivo de colher contribuições relativas à proposta de revisão da metodologia e da data-base de reajuste tarifário do Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.

Dessa forma, no intuito de incorporar os aspectos positivos associados à regulação de preço-teto, esta Secretaria apresenta algumas recomendações em relação à proposta de alteração de metodologia de reajuste tarifário do setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, as quais podem ser incorporadas em etapas, conforme descreveremos a seguir:

i) Medidas de curto prazo

- a) A metodologia de reajuste dos preços proposta deve ser baseada em um índice no varejo mais simples e desvinculado dos custos realizados, preferencialmente o IPCA;
- b) Deve ser utilizado fator de desconto (fator X) como mecanismo de incentivo de ganhos de produtividade, uma vez que os custos não-gerenciáveis podem ser incorporados no seu cálculo;

Caso se opte por manter a fórmula paramétrica proposta, julgamos oportuna a substituição do índice ANP – diesel pelo IPA-DI óleo diesel uma vez que, como pode ser visto no Anexo II a este Parecer Analítico, o índice ANP é recente e já apresentou interrupção na sua coleta e alteração na sua metodologia, não se constituindo em um indicador recomendável para representar o reajuste tarifário de um componente de custo de combustíveis de um setor de transportes.

ii) Medidas de médio prazo

- a) Deve ser desenvolvido novo mecanismo de revisão tarifária, em substituição à planilha tarifária vigente, evitando-se a utilização de valores médios para todas as empresas – o que premia a ineficiência – e a consideração de hipóteses sobre o comportamento de mercado;
- b) Deve ser realizada uma única revisão com o intuito de se implementar as alterações ao invés das duas revisões previstas para os anos de 2006 e 2007;
- c) Devem ser desenvolvidos mecanismos de incentivo à geração de receitas acessórias, nos moldes das propostas apresentadas na seção 7.

Na hipótese de se optar pela utilização da planilha tarifária nos processos de revisão tarifária, deve-se promover o desenvolvimento de metodologias de cálculo de depreciação, bem como da taxa de remuneração de veículos e de outros ativos. Além disso, deve-se dar prosseguimento à realização de estudos que incorporem as especificidades regionais.

Quanto à proposta de alteração da data-base, ressalta-se que, conforme entendimento exarado pela PGFN, faz-se necessário o envio de motivação econômico-financeira para a adoção de tal excepcionalidade. Além disso, conforme já exposto, a proposta de alteração de data-base dos reajustes tarifários do setor enseja a necessidade de revisão tarifária, pois a antecipação do aumento das tarifas, de 1º de julho para 1º dezembro, representa um aumento das receitas previstas para o setor e, conseqüentemente, proporcionará um aumento da taxa de remuneração dos permissionários e imputará um ônus aos usuários.

À consideração superior,

CAROLINA AVELINO CARVALHO
Analista de Finanças e Controle

CHRISTIANE M. DE OLIVEIRA BARBOSA
Assessora Técnica

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Coordenador-Geral de Transportes e Logística

MARCELO BARBOSA SAINTIVE
Secretário-Adjunto

HELICIO TOKESHI
Secretário de Acompanhamento Econômico

ANEXO I

1. Considerações do TCU sobre a metodologia de reajuste vigente

Apresentamos a seguir as considerações do TCU sobre a metodologia de reajuste vigente não contempladas na proposta encaminhada pela ANTT:

a) necessidade de alteração do cálculo de depreciação de veículo

O item 9.13 do Acórdão n.º 865/2003 fez referência à tentativa da Agência de alterar a metodologia de cálculo de depreciação de veículo, levando em consideração a dinâmica de mercado de ônibus usados, o que não ocorreu devido à falta de dados que demonstrassem efetivamente o comportamento desse mercado. Portanto, a Agência optou por manter a metodologia de depreciação constante ou linear, tanto para os veículos como para outros ativos. O item 9.14 frisou a importância do custo com depreciação, em torno de 18,8% do custo total inserido na planilha tarifária. Observou, com isso, a necessidade de um estudo aprofundado sobre a questão, o que teria sido ressaltado pela própria ANTT.

No item 417 do Relatório do Acórdão n.º 1926/2004, o TCU retornou a mencionar o problema associado ao cálculo da depreciação, no qual salienta que a planilha tarifária vigente prevê uma taxa de depreciação de 16% ao ano e valor residual de 20%, ou seja, em cinco anos o veículo estará totalmente depreciado, cabendo à empresa a decisão de substituí-lo. Entretanto, o prazo de vida útil considerado para a taxa de depreciação não correspondia aos dados de idade da frota disponíveis à época, no ano de 2001, que indicavam que aproximadamente 53% da frota nacional, utilizada no transporte rodoviário de passageiros, tinha idade superior à citada. A título ilustrativo, citaram o caso da operadora Expresso Perini Ltda., cuja frota de oito ônibus tinha idade média superior a 22 anos.

Dados mais recentes sobre a idade da frota, segundo Anuário Estatístico Rodoviário de 2005 – Ano Base 2004 da ANTT, vêm corroborar essa afirmativa, pois apenas 9% da frota tem idade inferior a 6 (seis) anos, considerando o ano de fabricação do chassi.³⁰

Além dos comentários feitos pelo TCU sobre depreciação é importante avaliar que, no caso da depreciação (que não constitui uma despesa efetivamente realizada, mas apenas um registro contábil), adotar o mesmo coeficiente básico para toda as empresas significa premiar exatamente as empresas que têm frota envelhecida. Nesse sentido, sugere-se a adoção de coeficientes básicos diferenciados por empresas, de maneira a refletir as idades de frotas distintas.

b) falta de justificativa para a utilização de percentual de 12% como taxa de remuneração anual de veículos e de outros ativos

O item 9.18 do Relatório do Acórdão n.º 865/2003 ressaltou que, na instrução inicial, questionou-se a falta de justificativa para a utilização de percentual de 12% como taxa de remuneração anual de veículos e de outros ativos. No item 9.19, aquele Tribunal considera que o setor sob análise não apresenta elevado nível de risco e ressalta que o próximo passo é estimar a remuneração sobre o capital investido, a qual depende da definição de: a) a taxa de retorno adequada a ser aplicada sobre o capital próprio e de terceiros; b) a participação do capital próprio e de terceiros no capital total (estrutura ótima de capital); e c) o próprio valor do capital a ser remunerado, ou base de remuneração. Por fim, o Tribunal ressalta que o estudo realizado pela ANTT não teve a profundidade necessária para analisar o fluxo de caixa descontado, definir taxa de retorno ou avaliar o risco do setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Apesar das considerações supramencionadas, o TCU aceitou o esclarecimento da ANTT para a taxa de remuneração, baseada na taxa de juros de longo prazo – TJLP, como taxa que remunera o custo de oportunidade incorrido em investimentos de baixo risco. Porém, não se pode concluir que não se deveria visar ao desenvolvimento de sua metodologia de cálculo, tanto que esse assunto voltou a ser abordado no Acórdão n.º 1926/2004, no Voto do Ministro Relator, o qual frisou que a taxa de remuneração do capital foi estabelecida arbitrariamente, ou seja, sem fundamentos econômico-financeiros (item 19).³¹

c) inobservância das diferenças regionais

³⁰ Segundo informado pela ANTT, a informação sobre o ano de fabricação da carroceria passou a ser incluída na pesquisa junto às permissionárias somente a partir do ano de 2004.

³¹ Além da necessidade de desenvolvimento de metodologia de cálculo da taxa de remuneração do setor, cabe ressaltar que a TJLP atual (9%) encontra-se em um patamar abaixo daquele considerado na planilha tarifária vigente (12%).

O item 9.26 do Relatório do TCU salienta que a Agência informa que o trabalho realizado não se exaure com o estudo apresentado, tendo em vista as discrepâncias regionais do País. Portanto, se compromete a efetuar pesquisa mais aprofundada, inclusive com levantamento *in loco* das informações. Como proposta de encaminhamento, o Tribunal recomenda à ANTT que dê continuidade aos estudos para atualização dos coeficientes básicos, com intuito de estratificar os dados obtidos por serviço e por região.

d) ausência de repasse de ganhos de produtividade aos usuários e de reversão das receitas alternativas à modicidade tarifária

O item 22 do Acórdão n.º 1926/2004 se refere ao modelo atual de remuneração que não assegura transferência aos usuários de parte dos ganhos de produtividade auferidos pelas operadoras, em especial, aqueles provenientes da participação em grupos societários. Além disso, ressalta que o atual modelo não leva em conta, também, as receitas advindas de projetos associados, tais como: rede de restaurantes, lanchonetes, postos de serviço e hotéis para apoio de empresas do setor, a fim de favorecer a modicidade das tarifas.

ANEXO II

1. Da divulgação e metodologia dos índices propostos

O IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística é responsável pela divulgação dos índices de preço ao consumidor INPC e IPCA, sendo que ambos são integralmente³² considerados na proposta.

Utilizado pelo Banco Central desde 1999, como referência do sistema de metas de inflação, o IPCA reflete a variação mensal dos preços das cestas de consumo das famílias com recebimento mensal de 1 a 40 salários mínimos, e o INPC, de famílias com rendimento mensal de 1 a 8 salários mínimos. Ambos medem as variações de preços ao consumidor ocorridas nas regiões metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, além de Brasília e Goiânia.

A FGV – Fundação Getúlio Vargas é responsável, dentre aqueles índices relacionados na proposta, pela divulgação do IGP na versão DI – disponibilidade interna e OG – oferta global. O IGP-DI é composto pelo IPC-DI (30%), IPA- DI (60%) e INCC – DI (10%), ambos com seus respectivos grupos, subgrupos e itens. Da mesma forma é a composição do IGP – OG, IPA-OG (60%), IPC (30%) e INCC (10%), com a diferença que este considera a parcela do produto que é comercializada internacionalmente dentro do IPA.

O IPC³³, índice de preço ao consumidor, é o mesmo nas duas versões de IGP e reflete a variação de preço de um conjunto de bens e serviços componentes de despesas habituais de famílias com nível de renda entre 1 e 33 salários mínimos. A pesquisa de preços ocorre ao longo do mês calendário (1 a 30) e abrange 12 das principais capitais do país: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, Florianópolis, Brasília e Goiânia. O IPA, índice de preço no atacado, está estruturado para medir o ritmo evolutivo de preços praticados em nível de comercialização atacadista, nas transações inter-empresariais. A coleta de preços para o período de 1 a 30 do mês abrange as principais regiões produtoras do país: Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina, Sergipe, São Paulo e Tocantins.

A ANP-Agência Nacional de Petróleo é o órgão regulador do segmento de petróleo e gás natural e responsável pelo levantamento de preços médio ao consumidor do Diesel, dentre outros. Atendendo a diretriz de proteger os interesses dos consumidores quanto ao preço, qualidade e oferta dos produtos, a ANP monitora o comportamento dos preços praticados pelas distribuidoras e postos revendedores de combustíveis, com a realização de uma pesquisa de preços e de margens de comercialização de combustíveis que abrange gasolina comum, álcool etílico hidratado combustível - AEHC, óleo diesel não aditivado, gás natural veicular - GNV e gás liquefeito de petróleo - GLP, pesquisados em 555 localidades.

2. Coleta de Preços

O INPC e o IPCA são os índices que compõem tradicionalmente o Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor (SNIPC) do IBGE, implantado e gerido pelo Departamento de Índices de Preços (DESIP). A coleta de preços dos produtos e serviços que entram no cálculo dos índices consiste em uma tarefa contínua realizada mensalmente, em 11 áreas, ao longo de todos os dias do mês de referência. Para viabilizá-la, o IBGE formou equipes de pesquisadores de campo dedicadas exclusivamente à coleta de informações, necessárias à produção dos índices. A

³² O IPCA - índice geral de preços ao consumidor amplo é composto por 9 grupos: Alimentação e Bebidas; Vestuário; Habitação; Artigos de Residência; Transportes; Despesas Pessoais; Educação; Comunicação; Saúde e Cuidados pessoais. O INPC - índice nacional de preços ao consumidor apresenta a mesma composição do IPCA.

³³ Para conhecimento, o IPC que até 1994 abrangia apenas o Rio de Janeiro, passou a ter abrangência nacional com maior quantidade de subítemos. E para diferenciar os índices, criou-se o IPC-Br, em contraposição ao já existente IPC-RJ. Hoje em dia não há diferenças estruturais entre os IPCs divulgados pela FGV. O que muda é o período de coleta de preços. Entretanto, IPC-DI ou IPC-Br são o mesmo indicador, com mesmo período de coleta.

coleta destes preços é feita mediante um conjunto de critérios pré-estabelecidos, comum às 11 áreas³⁴. A visita aos locais cadastrados, para a realização da coleta, possibilita, também, a observação de qualquer alteração ocorrida na característica do local e/ou produto. Assim, a homogeneidade, em âmbito nacional, dos métodos de campo, fica garantida pela uniformidade das instruções escritas e por serem as mesmas transmitidas a cada equipe de coletores de preços, sob uma mesma orientação.

A coleta de preços do IPA, segundo a própria FGV, obedece a dois critérios, aplicados para os produtos agropecuários e industriais. Na pesquisa de preços de produtos agropecuários, as cotações são levantadas de forma eletrônica, por meio de boletins diários do Sistema Nacional de Informação de Mercado Agrícola (SIMA) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. No caso dos produtos industriais, os preços são coletados por meio de pesquisa telefônica junto às empresas de destaque no fornecimento de cada item, tomando-se como base os valores constantes em suas listas de preços.

Desde janeiro de 2001, o IPC-DI passou a ter abrangência nacional. A coleta de preços é executada em dois segmentos. No primeiro, donas de casa, enquanto prestadoras autônomas de serviço à FGV, levantam preços de gêneros alimentícios, material de limpeza, artigos de higiene e cuidados de serviços pessoais, a cada dez dias, nos mesmos estabelecimentos. No segundo, que nos interessa por estar sendo considerado na metodologia proposta, o Instituto Brasileiro de Economia (IBRE) da FGV pesquisa os insumos não investigados no segmento anterior, uma vez por mês, diretamente nos estabelecimentos informantes. Tanto a escolha dos estabelecimentos quanto a especificação dos insumos foram definidos, originalmente, a partir de informações contidas na POF – pesquisa de orçamento familiar divulgada pelo IBGE. O resultado da pesquisa de preços considera preços de venda à vista, observando-se ofertas e promoções.

A ANP monitora o comportamento dos preços praticados pelas distribuidoras e postos revendedores de combustíveis, com uma pesquisa realizada, atualmente, pela empresa Pólis Pesquisa Ltda. Vale ressaltar que o levantamento de preços que se iniciou em agosto de 2000 foi interrompido em março de 2001, retomando a pesquisa em julho de 2001. Nessa nova fase, ampliou-se o número total de combustíveis, incluindo o óleo diesel não aditivado, gás natural veicular (GNV) e gás liquefeito de petróleo - GLP, bem como o número de municípios: 411 para combustíveis automotivos. A partir de maio de 2004, a ANP passou a publicar uma nova versão do levantamento de preços e de margens de comercialização de combustíveis, contemplando a ampliação do universo de municípios pesquisados.

³⁴ Para maiores esclarecimentos consultar o documento Métodos para o Trabalho de Campo. IBGE/DESIP, 1991.