



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência
Subsecretaria de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação
Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

PARECER SEI Nº 11/2019/COGTS/SUPROC/SEPRAC-ME

Audiência Pública nº 016/2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de colher sugestões e contribuições e informações adicionais para o aprimoramento do ato regulamentar, a ser expedido pela ANTT sobre nova metodologia de cálculo tarifário para os Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros.
Processo SEI nº 10099.100017/2019-96

1. Introdução

1. A Secretaria da Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Economia (Seprac/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 016/2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de apresentar contribuições de caráter eminentemente opinativo para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres, nos termos de suas atribuições legais, definidas no art. 19 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.033, de 13 de março de 2017^[1].
2. A Audiência Pública nº 016/2018 submete à avaliação do público a proposta de minuta de Resolução que objetiva aprovar metodologia para cálculo e reajuste tarifário dos Serviços de Transporte Terrestre Coletivo Interestadual e Internacional Semiurbano de Passageiros, bem como aprovar a revisão tarifária dos serviços regidos pelo Contrato de Permissão ANTT nº 001/2015.
3. Segundo informa a ANTT, está sendo proposta uma nova metodologia de cálculo tarifário dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, em razão da impossibilidade de recalcular os parâmetros econométricos da função de custos e despesas da metodologia utilizada na última licitação.
4. Nesse contexto, está sendo proposta a metodologia de cálculo para revisão tarifária dos serviços regidos pelo Contrato de Permissão ANTT nº 001/2015^[2] utilizando o novo método. Ademais está sendo proposto um aprimoramento da fórmula de reajuste tarifário anual.

2. Da Proposta Submetida à Audiência Pública e das Melhores Práticas Regulatórias

5. A ANTT informou que existem atos normativos e notas técnicas relevantes para o estudo do tema; sendo eles: Lei nº 10.233/2001, Lei nº 12.996/2014, Contrato de Permissão ANTT nº 01/2015, Nota Técnica nº 59/2017/GEROT/SUPAS, Deliberação nº 20/2018, Resolução nº 255/2003. ^[3]Adicionalmente, a ANTT disponibiliza os seguintes documentos: a metodologia de cálculo tarifário desenvolvida no âmbito do Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – “Propass Brasil”, com o suporte da empresa de consultoria PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes (PwC), contratada pela ANTT em 2010; os estudos de Integração dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros com os Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros do Distrito Federal, aprovados por meio da Deliberação nº 020/2018; Deliberação ANTT nº 990/2018 a Nota Técnica nº 007/GEAME/SUPAS/2018; a Nota Técnica nº 09/GEAME/SUPAS/2018; minuta de Resolução; Análise de Impacto Regulatório (AIR).
6. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Na presente audiência pública,

com base na documentação disponibilizada pela ANTT, **avalia-se que a agência cumpriu esses requisitos.**

2.1 Da análise de Impacto Regulatório (AIR)

7. A Análise de Impacto Regulatório (AIR) buscou levantar quatro alternativas de solução para o problema apresentado. A Primeira Alternativa seria manter a situação atual (ou seja, continuar com a metodologia de revisão tarifária, que não pode ser aplicada em razão das restrições já apresentadas[4]). A Análise de Impacto Regulatório (AIR) ainda informa a existência de diversos problemas associados à aplicação de fórmula de reajuste que não considera as oscilações mensais.
8. A Segunda Alternativa propõe fazer as revisões adaptando o método “Planilha de referência” (PROPASS), de forma que não necessite estimar novo modelo econométrico. A ideia é calcular os custos, investimentos e despesas utilizando os dados contábeis das empresas como alternativa à estimativa da função de custo por meio de análise de regressão. Segundo a AIR, esta alternativa pode dar margem à interpretação de que o modelo será desconfigurado devido à alteração dos parâmetros estimados[5], podendo invalidar o processo inteiro de revisão do Contrato de Permissão nº 01/2015.
9. A Terceira Alternativa é utilizar a metodologia de cálculo tarifário desenvolvida por ocasião dos Estudos de Integração dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros com os Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros do Distrito Federal, aprovados pela Diretoria Colegiada da ANTT por meio da Deliberação nº 020/2018 e aprimorar a fórmula de reajuste. A AIR, afirma que a medida apresentará impactos positivos, uma vez que o processo de reajuste passaria a incorporar as oscilações do custo de óleo diesel durante o período de apuração, em vez de considerar apenas os valores nos meses inicial e final.
10. Na Quarta Alternativa, a ANTT propõe que a revisão tarifária ordinária do Contrato de Permissão nº 01/2015 prevista para o mês de fevereiro de 2019 seja adiada por um ano por meio de aditivo ao contrato para realizar a revisão tarifária de todos contratos do sistema semiurbano no ano de 2020 utilizando o método de cálculo tarifário desenvolvido nos estudos a que se refere a Deliberação nº 020/2018. Nessa alternativa, a agência afirma que haverá vantagens e desvantagens. Dentre as vantagens, a agência destaca que a medida resolveria o problema da revisão tarifária dos serviços semiurbano operados por autorização especial e a ANTT contaria com um prazo maior para poder realizar a revisão tarifária ordinária prevista no Contrato de Permissão nº 01/2015 para fevereiro de 2019. No entanto, a principal desvantagem seria a necessidade de adiar a revisão tarifária por um ano.

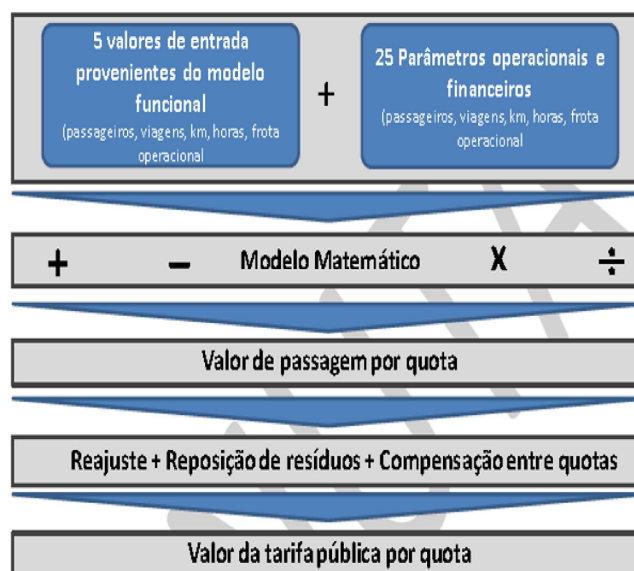
2.1.1 Alternativas regulatórias

11. A ANTT conclui pela adoção da Alternativa 3, que consiste na aplicação do mencionado novo modelo financeiro⁶¹ a todos os serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, sem que haja a necessidade de prorrogação da revisão tarifária ordinária prevista no Contrato de Permissão nº 01/2015.
12. De acordo com a ANTT, a implantação da ação regulatória seria feita da seguinte forma:
 - i. No caso dos serviços semiurbanos operados por autorização especial, a implementação de novo modelo financeiro ocorreria somente no ano de 2020, por ocasião do reajuste tarifário. Isso porque, dado que faltam apenas três meses para o ajuste de 2019[7], não haveria tempo hábil para que Superintendência colete e trate todos os dados operacionais usados como parâmetros de entrada no modelo;
 - ii. Já no caso dos serviços semiurbanos previstos no Contrato de Permissão nº 01/2015, para que a metodologia seja aplicada, é necessário que seja celebrado termo. Assim, na minuta de resolução deve conter dispositivo, determinando que a SUPAS se articule com a transportadora, de modo a viabilizar a aplicação da metodologia ao referido contrato.

3. Da minuta de Resolução

13. No que tange aos principais fatores proposta na minuta de Resolução, destacam-se que a proposta de metodologia de revisão e a alteração da equação de reajuste.
14. A metodologia de revisão de cálculo tarifário é descrita no Anexo I da Minuta de Resolução, esse modelo é pautado na apresentação de um preço de passagem máximo para cada quota ou linha, obtido por intermédio de uma planilha construída com base nos parâmetros setoriais[8] operacionais (modelo funcional) e nos parâmetros setoriais financeiros necessários à operacionalização das atividades dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, conforme a figura abaixo:

Figura: Visão Geral do modelo proposto



Fonte: ANTT (2018).

15. A Nota Técnica nº 09/GEAME/SUPAS/2018, traz a descrição dos 5 valores e 25 parâmetros a serem utilizados na revisão, *in verbis*:

(a) Parâmetros operacionais de Entrada

19. Os parâmetros operacionais de entrada são valores de entrada relacionados a operação da linha, que serão utilizados para aplicação do modelo matemático. Os parâmetros operacionais de entrada são:

E1 - Passageiros totais/ano - quantidade de passageiros totais (pagantes e não pagantes) transportados por ano.

E2 - Viagens por linha/ano - quantidade de viagens por linha/ano

E3 - Distancia anual percorrida (km/ano) –multiplicação da quilometragem da linha pela quantidade de viagens por linha/ano (E2)

E4 - Horas em operação (h/ano) – total de horas em operação por ano.

E5 - Quantidade de veículos operacionais. – frota operacional, excluindo frota reserva.

(b) Parâmetros financeiros de Entrada

20. O modelo possui, além dos parâmetros operacionais, 25 parâmetros financeiros de entrada - alguns derivados dos parâmetros operacionais - que serão no modelo matemático. Os parâmetros financeiros são:

P1 – Gratuidade – percentual de gratuidades em relação ao total de passageiros;

P2 – Frota Reserva – percentual de veículos da frota reserva em relação a frota operacional;

P3 - Motorista+cobrador – custo com motoristas e cobradores;

P4 – Fiscais+despachantes+CCO – custo com fiscais; despachantes de tráfego e centro de controle;

P5 – Pessoas manutenção – custo com equipe de manutenção;

P6 – Adm+vendas – custo com pessoal das áreas administrativas e vendas;

P7 – Seguranças+outras operacionais e não operacionais+gerência+diretoria – inclui todos os outros custos com pessoal não descritos nos parâmetros P3, P4, P5 e P6;

P8 – Desempenho energético – distância percorrida pelo combustível consumido;

P9 – Preço diesel – preço de referência do Diesel S10 fornecido pela Agência Nacional do Petróleo (ANP);

P10 – Seguros+IPVA+licenciamento - Custo com seguros, IPVA, licenciamento por veículo;

P11 – Monitriip – Custos gerais com equipamentos e manutenção do Monitriip;

P12 – Pneus+lubrificantes+peças e serviços – todos os demais custos com veículos não descritos nos parâmetros P8, P9; P10 e P11;

P13 - % médio de edificação – porcentagem média de edificação destinada para suportar a operação;

P14 – Gasto médio em locação por m2 - gasto médio por m2 com locação de imóveis para suportar a operação de transporte semiurbano, incluindo garagens, oficinas, estacionamentos e escritórios;

P15 – Anos considerados para contrato – número de anos do contrato;

P16 – Importância Segurada (IS) como % do contrato – porcentagem da importância segurada (IS) do valor do contrato;

P17 – Prêmio como % da IS - porcentagem da IS como prêmio da apólice;

P18 – Todas as outras despesas - inclui todos os gastos não descritos anteriormente, excetuando-se os gastos com combustíveis, impostos/tributos e depreciação. Ou seja, inclui despesas gerais, energia, telecomunicações, água, custos ambientais, outros seguros e serviços, outras despesas administrativas, etc.;

P19 – Remuneração do serviço - mark-up do custo total;

P20 – Valor de ônibus zero km – valor médio de aquisição de veículo zero km

P21 – Valor residual no final do ano 10 - Valor residual de um veículo no final do décimo ano;

P22 – Taxa de remuneração do capital investido - remuneração do capital investido; [\[9\]](#)

P23 – Receita adicional adquirida com publicidade – percentual da receita líquida adquirida com publicidade;

P24 – Percentual revertido para modicidade – reversão percentual para a modicidade tarifária;

P25 – PIS e COFINS – percentual gasto na tributação (PIS e COFINS) sobre o faturamento;

16. Conforme descrito na Nota Técnica nº 09/GEAME/SUPAS/2018, o modelo matemático utiliza o valor total dos custos para a prestação do serviço durante um ano em cada quota de exploração, adicionando-se a remuneração do capital investido (veículos) e uma remuneração proporcional aos custos, referente ao risco assumido na operação de transporte. Ao se dividir esse montante pelo número de passageiros pagantes no ano (considerados no Estudo de Viabilidade), obtém-se a tarifa máxima de referência da quota correspondente. Assim, a fórmula abaixo representa, de uma forma simplificada, o cálculo da tarifa por passageiro em cada quota:

$$T = (C + RI + RS - Mod + Imp) / NPPE$$

Onde:

T = Valor da passagem por quota antes do reajuste, reposição de resíduos e compensações (caso existam);

C = Custos;

RI = Remuneração dos investimentos;

RS = Remuneração do Serviço;

Mod = Modicidade tarifária;

Imp = Impostos sobre a receita (ex. PIS/COFINS);

NPpe = Número total de passageiros pagantes equivalentes.

17. Para a aplicação da metodologia proposta no Contrato de Permissão nº 01/2015, a ANTT calculou 5 valores de entrada para cada quota de serviço e os 25 parâmetros para a região do DF/entorno, cujo ano base é de 2017. Ao todo, o contrato detém 7 quotas, sendo elas: Águas Lindas de Goiás – Taguatinga; Águas Lindas de Goiás – Ceilândia; Girassol (Cocalzinho de Goiás) – Brasília; Girassol (Cocalzinho de Goiás) – Taguatinga; Mansões Marajó (Cristalina) – Brasília; Novo Gama – Taguatinga; Novo Gama – Gama.
18. A aplicação da revisão apresenta uma inovação, que se constitui na limitação de ajuste na tarifa em 15% para cada linha ou quota; os valores excedentes deverão ser alocados para outras linhas/quotas que tenham disponibilidade. Nesse sentido, merece destaque a definição apresentada na Nota Técnica nº 09/GEAME/SUPAS/2018, *in verbis*:

“54. É importante destacar que o novo modelo inova ao calcular uma tarifa específica por quota, ao invés de resultar em um coeficiente tarifário para o lote inteiro. Isso posto, o novo modelo implicaria em uma revisão tarifária muito expressiva, por exemplo, para as Quotas “Mansões Marajó (Cristalina)–Brasília” e “Novo Gama –Gama” (“Coluna H-tarifa revista” versus “Coluna M-tarifa atual”). **Para evitar esta situação, foi proposto nesta revisão um sistema de compensação entre as tarifas de cada Quota, de forma que a aplicação da Revisão proposta resulte em uma variação máxima de tarifa por quota de 15% com relação à atual** (“Coluna J-tarifa revista com compensação” versus “Coluna M-tarifa atual”). Ou seja, que os valores não variem em mais de 15% dos valores atuais em cada Quota. Dessa forma, no caso revisional de uma Quota variar muito, esta pode ser compensado por outra Quota que variou pouco. Observa-se que a compensação proposta entre as quotas manteria a receita total revista prevista para o lote (Total da Coluna K versus total da coluna I).” (Grifos nossos)

19. Outro ponto que merece destaque é a periodicidade das revisões tarifárias propostas, que de acordo com a minuta apresentada é de 4 anos. No entanto, não consta na documentação disponibilizada a justificativa para a seleção dessa periodicidade.
20. **Da análise da proposta apresentada pela ANTT, em relação ao limite percentual de 15%, observa-se que não foi apresentada nenhuma justificativa para o estabelecimento do limite no valor proposto. Ademais, seria pertinente a metodologia considerar a hipótese de, não haver margem para compensação do excedente de 15% nas quotas adicionais. Nesse sentido, recomenda-se que a ANTT apresente o estudo que embasou a limitação do limite de ajuste tarifário decorrente da revisão tarifária em 15% e explicitar qual o mecanismo de compensação de valores que porventura extrapolem os 15% de revisão na ocorrência de inexistência de espaço para alocação em outras linhas/quotas, assim como a fundamentação para a periodicidade proposta.**
21. No que se refere ao reajuste, a modelagem atual contida no Contrato de Permissão ANTT nº 001/2015 utiliza uma equação que calcula uma média ponderada dos percentuais de custos com o diesel e os demais custos e despesas pela variação do preço médio do óleo diesel e a variação do Índice de Preços ao Consumidor (IPCA); respectivamente.
22. O Item 14.1 do Contrato de Permissão ANTT nº 001/2015 apresenta a fórmula de reajuste tarifário das tarifas da Embratur, *in verbis*:

14.1 O **Coefficiente Tarifário do Lote** será reajustado anualmente pelo **Poder Permitente**, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e com o preço relativo ao óleo diesel para a distribuidora, conforme equação abaixo:

$$CC = CC(t-1) \times (1 + \{0,4313 \times [(OD_i - OD_0) / OD_0] + 0,5687 \times [(OC_i - OC_0) / OC_0]\})$$

Em que,

CC = Coeficiente Calculado;

CC_(t-1) = **Coeficiente Tarifário** do Ano Anterior;

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

OD₀ = Preço de Combustível, ANP/ média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

OC_i = Número Índice do IPCA, para Outros Custos, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência.

23. Por meio da minuta de Anexo II da Metodologia de Reajuste tarifário dos serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional semiurbano de passageiros, a ANTT propõe nesta audiência pública uma equação que proporcione a absorção da variação mensal dos preços do diesel no percentual final a ser aplicado nos reajustes. O Anexo II da Minuta de Resolução apresenta seguinte equação, *in verbis*:

$$P_{\text{dez (BASE + X) preço diesel}} = \% \text{ BASE}_{\text{comb}} \times T_{\text{BASE técnica}} \times \left\{ P_{\text{dez (BASE + X) preço diesel}} + \left[\sum_{m \in \{\text{BASE} + X\}} (\text{preçoCombRealizado}_m^{\text{BASE} + X} - P_{\text{preçoDiesel}^{\text{dez(BASE+(X-1))}}}) / 12 \right] + (1 - \% \text{ comb}^{\text{BASE}}) \times T_{\text{BASE técnica}} \times (1 - \Delta \text{ IPCA}) \right\}$$

- T_{BASE + X técnica} = Tarifa técnica calculada com o reajuste para a quota

- T_{BASE técnica} = Tarifa técnica calculada na revisão para a quota

- % BASE_{comb} = Ponderação dos custos com combustíveis apurada na revisão tarifária: 29%;

- dez = dezembro;

- P_{9 (BASE) preço diesel} = Preço de Combustível Distribuidora, ANP/ média Brasília e Goiás – Óleo Diesel S10, relativo ao mês de dezembro do ano base da revisão (2017);

- X = É o número referente ao enésimo reajuste anual a partir do ano Base. Por exemplo, X será igual 1 no primeiro reajuste, igual a 2 no segundo reajuste, igual a 3 no terceiro, e assim sucessivamente;

- m = mês;

- preçoCombRealizado_m^{BASE+X} = Preços de Combustíveis Distribuidora, ANP/ média Brasília e Goiás – Óleo Diesel S10, relativos aos meses do ano (BASE + X)

- Δ IPCA = Variação % acumulada do IPCA relativos aos meses posteriores ao mês de dezembro do ano base da revisão (2017) até o segundo mês anterior ao da data de reajuste.

24. **No que diz respeito à fórmula de reajuste proposta, que incorpora o efeito da variação do óleo diesel em percentual compatível com a sua participação na matriz de custos setorial, recomenda-se a adoção de índice cotado nacionalmente, de modo a evitar eventuais distorções decorrentes de variações regionalizadas, geralmente minimizadas pelas empresas por estratégias de abastecimento.**

4. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

25. Os principais agentes envolvidos são a sociedade, os usuários e as empresas de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional semiurbano de passageiros. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.
26. Do conteúdo exposto, observa-se que a proposta de regulamentação apresentada apropria parcela de variação do óleo diesel, dada a relevância do insumo para a composição da estrutura de custos e o histórico recente de variações de preços, decorrente de variações internacionais de preços de derivados de

petróleo. No entanto, recomenda-se à ANTT avaliar a viabilidade da metodologia proposta em períodos de alta volatilidade dos preços de derivados de petróleo.

5. Análise do Impacto Concorrencial

27. A avaliação dos potenciais efeitos de aspectos concorrenciais utiliza-se de metodologia desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)^[10]. A referida metodologia consiste de um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. Nesse contexto, o potencial impacto nas questões concorrenciais leva em consideração os seguintes efeitos: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.
28. Considerando tais critérios, com base nas informações apresentadas, não foram constatados impactos concorrenciais negativos na proposta apresentada.

6. Considerações Finais

29. Este parecer apresentou considerações sobre a proposta de regulamentação de metodologia de cálculo tarifário para os Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros concedidas sob regulação da ANTT.
30. Com enfoque nos aspectos regulatórios e concorrenciais, nos termos das competências institucionais da Seprac, apresentam-se as seguintes recomendações, **de caráter eminentemente opinativo**, para o aperfeiçoamento da proposta de regulamentação submetida à Audiência Pública:

i) **explicitar a forma de compensação de valores que porventura extrapolem os 15% de revisão, na ocorrência de inexistência de espaço para alocação em outras linhas/quotas, nos termos do Item 20 deste Parecer;**

ii) **avaliar a viabilidade da metodologia proposta em períodos de alta volatilidade dos preços de derivados de petróleo, nos termos do Item 24 deste Parecer.**

À consideração superior.

Documento assinado
eletronicamente

ROBERT RAMON DE
CARVALHO SOUSA

Chefe de Divisão

Documento assinado
eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador de Transportes, Recursos
Naturais e Saneamento

Documento assinado
eletronicamente

ANDREY GOLDNER BAPTISTA
SILVA

Coordenador-Geral de Transportes, Recursos
Naturais e Saneamento

De Acordo.

Documento assinado
eletronicamente

ANGELO JOSÉ
MONT'ALVERNE DUARTE

Subsecretário da Promoção da Produtividade e
Advocacia da Concorrência

[1] Redação dada pelo Decreto nº 9.266, de 15 de janeiro de 2018.

[2] De acordo com a ANTT (Apresentação da Audiência Pública ANTT nº 016/2018 – fl. 08), pretende-se utilizar a metodologia proposta em licitações futuras e para realizar revisões das tarifas atuais dos serviços semiurbanos, conforme mencionado no Item 3.

[3] Insta salientar que os documentos listados nas quatro primeiras linhas do item 5 deste parecer não foram anexados à documentação submetida à Audiência Pública ANTT nº 016/2018, sendo que a maior parte deles é de domínio público.

[4] A ANTT informa a impossibilidade de recalculer os parâmetros econométricos da função de custos e despesas da metodologia utilizada na última licitação devido a uma amostra insuficiente, conforme mencionado no Item 23 da Nota Técnica ANTT nº 007/GEAME/SUPAS/2018.

[5] Cabe ressaltar que a possibilidade de haver interpretações de que a estimação de novo modelo baseado em custos em substituição da função de regressão.

[6] Modelo proposto no âmbito dos estudos de integração aprovados pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio da Deliberação nº 020, de 17 de janeiro de 2018.

[7] Esse prazo é citado pela agência na documentação da Audiência Pública.

[8] De acordo com o Item 36 da Nota Técnica ANTT nº 09/GEAME/SUPAS/2018, os dados relacionados aos parâmetros financeiros foram obtidos a partir de uma pesquisa realizada com operadores do transporte semiurbano, consolidando os dados do ano de 2017, bem como nos balancetes de custos e despesas contábeis das empresas que apresentaram à ANTT os demonstrativos financeiros do mesmo ano. Conforme o documento que apresenta os resultados da pesquisa sobre o transporte rodoviário semiurbano de passageiros, foram solicitadas informações de 71 empresas; sendo que 17 empresas responderam à solicitação de dados. Documento disponível em: http://www.antt.gov.br/passageiros/Regular_Semiurbano_Questionario_ANTT.html.

[9] Segundo a Nota Técnica ANTT nº 09/GEAME/SUPAS/2018, a taxa de remuneração do capital investido utilizada na revisão é de 8,44%; a mesma utilizada no edital de licitação.

[10] Referência: OCDE (2011). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 2.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acessado em 06.08.2014.



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 23/01/2019, às 11:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Robert Ramon de Carvalho Sousa, Chefe de Divisão**, em 23/01/2019, às 11:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Goldner Baptista Silva, Coordenador(a)-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento**, em 23/01/2019, às 15:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Angelo José Mont'Alverne Duarte, Subsecretário(a) de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação**, em 23/01/2019, às 15:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1687464** e o código CRC **EB6B7D43**.

Referência: Processo nº 10099.100017/2019-96

SEI nº 1687464