

SÉRIE RELATÓRIOS METODOLÓGICOS

Volume 13

PESQUISA ANUAL
DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO
PATR

Presidente da República
Fernando Collor de Mello

Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento
Marcílio Marques Moreira

**FUNDAÇÃO INSTITUTO
BRASILEIRO DE GEOGRAFIA
E ESTATÍSTICA - IBGE**

Presidente
Eduardo Augusto Guimarães

Diretor-Geral
José Guilherme Almeida dos Reis

ÓRGÃOS TÉCNICOS SETORIAIS

Diretoria de Pesquisas
Lenildo Fernandes Silva

Diretoria de Geociências
Mauro Pereira de Mello

Diretoria de Informática
Nuno Duarte da Costa Bittencourt

Centro de Documentação e Disseminação de Informações
Nelson de Castro Senra

UNIDADE RESPONSÁVEL

Diretoria de Pesquisas
Departamento de Comércio e Serviços
Adriane Zaeyen



MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE
DIRETORIA DE PESQUISAS
DEPARTAMENTO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS

Série Relatórios Metodológicos - Volume 13

PESQUISA ANUAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO PATR

Rio de Janeiro
1991

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE
Av. Franklin Roosevelt, 166 - Centro
20 021 - Rio de Janeiro, RJ - Brasil

ISSN 0101-2843 (série)
ISBN 85-240-0405-3 volume 13

© IBGE

Editorada pela Divisão de Editoração / Departamento de Editoração e
Gráfica - DEDIT / CDDI, em outubro de 1991.

CAPA
Renato J. Aguiar / CDDI - Departamento de Promoção e Comercialização

Pesquisa anual do transporte rodoviário - PATR / Fundação Instituto Brasileiro
de Geografia e Estatística, Departamento de Comércio e Serviços. - Rio de Janeiro:
IBGE, 1991.

24 p. - (Série Relatórios Metodológicos, v. 13)

ISBN 85-240-0405-3

1. Transporte rodoviário - Estatística - Pesquisa. 2. Empresas de transporte -
Estatística - Pesquisa. I. IBGE. Departamento de Comércio e Serviços. II. Série.

IBGE. CDDI. Dep. de Documentação e Biblioteca
RJ-IBGE/ 91-33

CDU 311.21:656.1

Impresso no Brasil/Printed in Brazil

NÚMEROS DIVULGADOS

- Volume 1 - Metodologia da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios na Década de 70, ISBN 85-240-0005-8, 1981
- Volume 2 - Metodologia da Pesquisa Mensal de Emprego - 1980, ISBN 85-240-0129-1, 1983
- Volume 3 - Metodologias das Pesquisas Agropecuárias Anuais - 1981: Produção Agrícola Municipal, Produção da Pecuária Municipal, Produção Extrativa Vegetal, Silvicultura, ISBN 85-240-0132-1, 1983
- Volume 4 - Metodologia do Censo Demográfico de 1980, ISBN 85-240-0131-3, 1983
- Volume 5 - Metodologia do Censo Agropecuário de 1980, ISBN 85-240-0229-8, 1985
- Volume 6 - Pesquisas Agropecuárias, ISBN 85-240-0305-7, 1989
- Volume 7 - Matriz de Insumo-Produto - Brasil - 1980, ISBN 85-240-0307-3, 1989
- Volume 8 - Sistema de Contas Nacionais Consolidadas - Brasil, ISBN 85-240-0319-7, 1989
- Volume 9 - Produto Interno Bruto - Brasil, ISBN 85-240-0325-1, 1989
- Volume 10 - Pesquisa de Orçamentos Familiares, ISBN 85-240-0361-8
- V. 1 - Obtenção das Informações em Campo, ISBN 85-240-0359-6, 1990
- V. 2 - Tratamentos das Informações, ISBN 85-240-0358-8, 1991
- V. 3 - Aspectos de Amostragem, ISBN 85-240-0360-X, 1991 - No prelo
- Volume 11 - Indicadores Conjunturais da Indústria: produção, emprego e salário, ISBN 85-240-0352-9, 1991
- Volume 12 - Pesquisa Anual de Comércio - PAC -, ISBN 85-240-0403-7, 1991

EQUIPE TÉCNICA

Coordenação de Planejamento

Eduardo Luiz de Mendonça
Guilhermina Pereira Lopes Silva

Equipe de Planejamento

Paulo Cesar Souza Marques
Roberto Neves Sant'Anna

Participaram, ainda, Sérgio da Costa Cortes e Maria Cristina Vannier dos Santos, da Diretoria de Informática, na definição do sistema de apuração e do conteúdo do cadastro; e Mauro Sinder, Gilmar Fernandes da Silva, Valmir da Costa Calheiros e Walker Dutra de Carvalho nas discussões ao longo da revisão da pesquisa referente ao ano-base 1988.

Contribuíram, com sugestões ao trabalho, Ieda Lima (IPEA/IPLAN), Newton Rabelo de Castro (IPEA/INPES), Antonio Edmundo Resende (UFRJ/COPPE), e técnicos do Departamento de Contas Nacionais, da Diretoria de Pesquisas, e das Unidades Regionais do IBGE.

Elaboração do Texto

João Fernando Moura Viana
Mauro Sinder
Roberto Neves Sant'Anna

Edição do Texto

Rosângela Ascensão Cioffi Camardella

APRESENTAÇÃO

Complementando os dados produzidos pela Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário - PATR -, nesta série pós-Censos Econômicos/85, este documento apresenta o corpo metodológico e conceitual básico que orienta e sustenta a concepção/realização deste projeto.

A partir das diretrizes traçadas pela Diretoria de Pesquisas, seu desenvolvimento resulta tanto dos esforços de coordenação gerencial da administração do departamento à época do planejamento e lançamento da pesquisa como, especialmente, das equipes e técnicos envolvidos na sua execução ao longo do período, responsáveis pelo detalhamento do projeto.

O texto aqui apresentado reflete os diversos estudos realizados durante a fase de planejamento e revisão da PATR. Esta pesquisa, implantada a partir do ano-base de 1986, veio substituir a pesquisa Empresa de Transporte Rodoviário, que nos anos intercensitários, de 1968 a 1984, investigou a atividade Transporte Rodoviário de Passageiros e de Cargas no País.

Espera-se que a descrição detalhada dos procedimentos metodológicos contida neste documento possa servir para colher sugestões para o aperfeiçoamento da pesquisa, além de esclarecer os usuários da PATR quanto aos aspectos metodológicos e conceituais que a fundamentaram.

Rio de Janeiro, RJ, maio de 1991

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	7
1 OBJETIVOS DA PESQUISA	11
1.1 Atualização da Pesquisa	11
2 DEFINIÇÕES METODOLÓGICAS	12
2.1 Objetivo e Âmbito de Investigação	12
2.2 Unidade de Investigação	14
2.3 Classificação de Atividades	15
3 BASE OPERACIONAL	17
3.1 Estruturação do Questionário e Critérios Básicos para o seu Preenchimento	17
3.2 Recorte Operacional e Critérios de Aplicação dos Questionários	17
3.3 Cadastro-Base da Pesquisa e Sistemática de Atualização	22
4 DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS	24

1 OBJETIVOS DA PESQUISA

A Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário - PATR -, a par de seu objetivo genérico de prover dados aos estudos e ao planejamento do transporte rodoviário no País, tem dois objetivos principais, que podem ser assim sintetizados:

- . obter informações econômico-financeiras, de receitas e despesas e de fluxo e capacidade de transporte rodoviário de passageiros e de cargas no País, para as empresas e unidades econômicas incluídas no âmbito da pesquisa. Nesse sentido, foi dada especial atenção aos dados necessários a se efetuarem as estimativas dos agregados do Sistema de Contas Nacionais; e
- . aperfeiçoar o processo de produção dos dados sobre o transporte rodoviário no País em seus diferentes aspectos.

1.1 Atualização da Pesquisa

O processo de atualização efetuado orientou-se no sentido de atingir algumas metas, cuja enunciação contribui para que se possa melhor entendê-lo:

- . produzir um questionário mais adaptado às formas de contabilização adotadas pelas empresas e de maior facilidade de compreensão para os informantes, obtendo-se, assim, dados de melhor qualidade;
- . contemplar no questionário as novas demandas de informações dos usuários, desde que não comprometessem sua estruturação básica ou acarretassem problemas operacionais; e
- . construir um novo cadastro de informantes, que permitisse uma cobertura mais completa da atividade de transporte rodoviário no País.

Para atender a esses objetivos, foi realizada uma série de estudos e consultas durante o planejamento da pesquisa dos anos-base 1986/87, que possibilitou a atualização pretendida, a saber:

- . estudo das formas de contabilização adotadas pelas empresas, em função do regime de tributação da renda em que elas houvessem se enquadrado;

- . estudo da frequência de respostas das variáveis levantadas nos Censos Econômicos de 1985 e na ETR 1984, bem como de sua participação nos respectivos capítulos dos questionários, com vistas à seleção das mais significativas para sua inclusão na PATR;
- . consultas a especialistas de órgãos públicos, instituições de ensino e pesquisa e empresas públicas e privadas, ligados à operação ou ao estudo da atividade, além do Departamento de Contas Nacionais do IBGE;
- . análise comparativa das classificações de atividades utilizadas pelo IBGE e por alguns centros produtores de estatísticas do transporte no exterior, além da proposta formulada pela ONU;
- . definição e montagem de um cadastro de informantes para a pesquisa a partir da junção de três outros cadastros preexistentes, a saber, o dos Censos Econômicos de 1985, do IBGE, o da RAIS 1986, do Ministério do Trabalho, e o do DNER 1987, do Ministério dos Transportes; e
- . criação de um mecanismo de atualização cadastral, a ser utilizado durante a pesquisa, de modo que produzisse um cadastro atualizado ao final da coleta dos dados.

A experiência adquirida na coleta dos dados para os anos de 1986/87 permitiu a introdução de alguns aperfeiçoamentos a partir do ano-base 1988, dentro dos mesmos objetivos, notadamente pela adoção de um modelo de questionário simplificado para as pequenas empresas. Com isso, adequou-se ainda mais o instrumento de coleta às possibilidades de prestar informações de cada informante, procedimento ainda mais importante tendo em vista que foram enquadrados no novo questionário, segundo as regras adotadas, cerca de 77% dos informantes. Vale ressaltar que todas as variáveis básicas anteriormente coletadas pela pesquisa ETR estão incluídas neste novo questionário, preservando a comparabilidade da série histórica dos dados para os âmbitos comuns às duas pesquisas.

Feito isso, pode-se afirmar que ficou estabelecida a estrutura básica da pesquisa, como se pode observar na investigação dos anos-base 1989 e 1990, que adotam praticamente as mesmas definições e procedimentos dos anos anteriores.

2 DEFINIÇÕES METODOLÓGICAS

2.1 Objeto e Ambito de Investigação

O objeto de investigação da Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário é o serviço remunerado de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, desenvolvido por empresas públicas ou privadas e

unidades econômicas não constituídas juridicamente, estas últimas desde que apresentem receita na atividade de transporte rodoviário de passageiros, ocupem pessoas percebendo remuneração e estejam estabelecidas em pelo menos uma unidade local.

Definido o objeto de investigação, ficou delimitado em função dele o âmbito do levantamento que, assim, compreendeu as seguintes atividades:

. Transporte Rodoviário de Passageiros:

- . transporte coletivo de passageiros em linhas de itinerário fixo intramunicipal, intermunicipal, interestadual e internacional;
- . transporte escolar realizado por empresas ou unidades econômicas de transporte de passageiros;
- . transporte de passageiros por táxi, quando realizado por empresas que possuam motoristas com vínculo empregatício;
- . transporte coletivo de funcionários (inclusive se efetuado por empresas de turismo); e
- . outros tipos de transporte rodoviário de passageiros, não especificados, efetuados por empresas ou unidades econômicas de transporte.

. Transporte Rodoviário de Cargas:

- . transporte de cargas em geral:
 - . seca
 - . sólida a granel
 - . líquida ou gasosa a granel
 - . frigorificada
 - . animais vivos
 - . veículos
 - . pesadas ou de grande porte
 - . leves ou de pequeno porte
- . transporte de mudanças; e
- . transporte de valores.

Com isso, fica definida, por exclusão, uma série de atividades da mesma natureza ou assemelhada que, por variados motivos, não foi incluída no âmbito do levantamento, e que deve ser aqui registrada. As principais são as atividades desenvolvidas por transportadores autônomos de carga (carreteiros) e de passageiros (taxistas) e pelas empresas de transporte de carga própria. Os primeiros excluem-se dada a especificidade de sua forma de organização e funcionamento, cujo levantamento exige outra metodologia de pesquisa; as últimas, por não se tratar de serviço remunerado.

Além dessas, ficam excluídas, ainda, as seguintes atividades: transporte por ambulância e os serviços de agenciamento de cargas, de locação de veículos, de reboque de veículos danificados, de guarda-móveis, de terraplenagem, de coleta de lixo e aqueles prestados por cooperativas de transportadores autônomos a seus associados, classificadas como atividades industriais, de serviços ou auxiliares.

2.2 Unidade de Investigação

De maneira geral, as pesquisas econômicas utilizam como unidade de investigação a empresa ou suas partições, neste caso, visando, por exemplo, a identificar distintos segmentos diretamente vinculados às diversas atividades desenvolvidas pela empresa. Alternativamente, o recorte pode levar em consideração os distintos locais onde a firma opera. A combinação dessas duas óticas de segmentação da empresa dá origem a uma categoria básica das estatísticas do sistema produtivo - o estabelecimento, definido como uma unidade de operação da empresa localizada em área contínua, onde se exerce uma atividade econômica prevista na classificação de atividades. Assim, o estabelecimento não apenas serve de base à regionalização das informações, mas, sobretudo, ao refletir a inserção da empresa em dada atividade, constitui a unidade básica, do ponto de vista das estatísticas, sobre atividades produtivas¹.

A empresa, por seu turno, caracteriza-se pela unidade patrimonial e por sua autonomia de decisões com respeito à forma de utilização de seus recursos e definição de estratégias operacionais, além de, juridicamente, se constituir como uma unidade organizacional.

Por outro lado, o conceito de estabelecimento adotado pelas pesquisas econômicas realizadas pelo IBGE, segundo as recomendações internacionais² e definido anteriormente, contrapõe-se, em geral, aos estabelecimentos das empresas de transporte onde não se situam suas sedes, que se caracterizam por estabelecimentos de apoio: garagens, oficinas, terminais de carregamento e descarregamento de cargas, etc.

¹ Guimarães, E. A. - Estatísticas Industriais: Desenvolvimentos Recentes - in Anais XVII ANPEC - vol. 4 - pág. 1 802.

² Ver ONU, International Standard Industrial Classification, Rev. 3, 1990.

No que diz respeito ao levantamento estatístico do transporte rodoviário, o IBGE sempre utilizou, tanto nos Censos Econômicos quanto na pesquisa Empresa de Transporte Rodoviário, a empresa como unidade de investigação. Esta opção leva em conta que a unidade empresa dispõe de informações mais apropriadas ao conjunto de variáveis que conformam seu funcionamento e desempenho do setor, e ainda devido ao fato de que a atividade de transporte, dada as suas características, é desenvolvida fora do estabelecimento.

A PATR manteve como unidade de investigação a empresa. Em função disso, adotaram-se como unidades básicas de levantamento estatístico as **empresas simples** - que exercem apenas a atividade de transporte rodoviário; as **empresas mistas** - quando, além dessa, exercem outras atividades, que foram investigadas mesmo quando a atividade de transporte não representava a maior contribuição ao seu faturamento; e as **unidades econômicas de transporte rodoviário de passageiros**. Estas últimas são definidas como unidades econômicas não constituídas juridicamente, que exercem a atividade de transporte rodoviário de passageiros, estabelecidas em uma ou mais unidades locais e ocupando pessoas que percebam remuneração. A razão de sua inclusão na pesquisa, tal como nos Censos Econômicos/85, deve-se ao fato de que, para alguns municípios, representam a única forma de transporte de passageiros. Já suas equivalentes no transporte rodoviário de cargas não representam uma unidade econômica que se possa diferenciar dos autônomos, que muitas vezes operam com ajudantes e, assim, devem ser objeto de pesquisa com metodologia diversa da adotada na PATR.

2.3 Classificação de Atividades

A classificação de atividades é o instrumento utilizado para agrupar atividades econômicas homogêneas, de forma a facilitar as análises estáticas e comparativas das informações levantadas.

Para defini-la na PATR, foi efetuada uma análise das classificações adotadas pelo IBGE nos Censos Econômicos de 1985 e na ETR 1984, bem como daquelas utilizadas em alguns dos principais centros internacionais produtores de estatísticas de transportes (Canadá e França), além da recomendação preconizada pela ONU (CIIU).

Os Censos e a ETR utilizaram classificações parecidas. Divergem o gênero transporte rodoviário em dois grupos: passageiros e cargas. Também o primeiro grupo é subdividido nos mesmos subgrupos: com ou sem itinerário fixo. A diferença fica por conta da subdivisão do transporte de cargas, que foi classificado na ETR como o de passageiros, em com ou sem itinerário fixo; e nos censos entre cargas em geral, cargas leves ou de pequeno porte e de mudanças.

Já em relação às classificações dos outros países examinados e da ONU, as diferenças são maiores. Estes consideram como transporte rodoviário de passageiros e de cargas todo aquele realizado por qualquer meio de transporte terrestre. A principal diferença, no entanto, é que no IBGE os profissionais autônomos (motoristas

de táxi e carreteiros) não figuram na sua classificação, por não serem investigados nem nas pesquisas contínuas nem nos Censos Econômicos.

Efetuada a análise das classificações apresentadas e considerando o âmbito definido para a pesquisa e o fato de que o transporte de cargas no País realmente se organiza por tipo de carga transportada - e não em função da natureza das linhas (fixas ou não) -, decidiu-se manter na PATR a classificação de atividades dos Censos Econômicos de 1985, acrescida apenas do subgrupo transporte de valores. Considerou-se ainda, nesta decisão, o nível adequado de detalhamento da classificação dos censos e a comparabilidade direta entre os dados das duas pesquisas que isto propiciaria. Assim, a classificação de atividades da PATR ficou estruturada da seguinte forma:

- 47. 10. 00-2 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

- 47. 11. 00-9 Transporte rodoviário de passageiros

- 47. 11. 10-6 Transporte rodoviário de passageiros em linhas de itinerário fixo municipal, intermunicipal, interestadual e internacional

- 47. 11. 20-3 Transporte escolar, por ônibus fretados por empresas ou entidades para transporte de seu pessoal - exclusive para serviços de turismo; serviços de táxi (motoristas com vínculo empregatício) - exclusive locadoras de automóveis para serviços de táxi e táxis autônomos; e outros tipos de transportes não especificados

- 47. 12. 00-5 Transporte rodoviário de cargas

- 47. 12. 10-2 Transporte de carga em geral

- 47. 12. 20-0 Transporte de carga leve ou de pequeno porte

- 47. 12. 30-7 Transporte de mudanças

- 47. 12. 40-4 Transporte de valores

3 BASE OPERACIONAL

3.1 Estruturação do Questionário e Critérios Básicos para seu Preenchimento

Após a realização dos estudos e consultas, já descritos, quando se efetuou a atualização da pesquisa para os anos-base 1986/87, definiu-se a versão final do questionário, estruturado em três partes, e incluindo ainda as Instruções de Preenchimento:

Parte 1 - **Informações Cadastrais** - cujo objetivo é atualizar os dados cadastrais da empresa e da unidade informante.

Parte 2 - **Informações Econômico-Financeiras** - destinadas a levantar as informações relativas à situação patrimonial e econômica da empresa. As variáveis solicitadas são basicamente aquelas que compõem o Balanço Patrimonial, a Demonstração de Resultados do Exercício e as Variações Patrimoniais ocorridas no exercício.

Parte 3 - **Informações da Atividade** - têm como finalidade coletar os dados econômicos e físicos específicos da atividade de transporte, bem como os salários e o pessoal ocupado. Seus principais capítulos são: Pessoal Ocupado; Salários, Retiradas e Outras Remunerações; Encargos Sociais e Trabalhistas; Custos e Despesas; Combustíveis, Lubrificante e Energia Elétrica Consumidos; Veículos Rodoviários Próprios ou Arrendados; Passageiros e Cargas Transportadas; Receita de Transporte; Demonstração da Receita; e Número e Extensão das Linhas.

A partir do ano-base de 1988, foi incluída no Modelo Completo uma parte específica, denominada Dados de Regionalização, cujo objetivo é o de obter informações, a nível de Unidades da Federação, do número de filiais, agências, garagens e terminais da empresa.

3.2 Recorte Operacional e Critérios de Aplicação dos Questionários

Tendo em vista que a coleta das informações para os anos-base de 1986 e 1987 foi efetuada em um só momento, optou-se por agregá-las em um só modelo de questionário, que foi comum a todas as empresas. Com o intuito de levantar dados da melhor qualidade possível, foram estabelecidos critérios quanto às partes do questionário

a serem preenchidas, de acordo com as seguintes características das empresas:

Segundo as Unidades Básicas de Levantamento Estatístico - para as empresas mistas cuja atividade principal não seja a de transporte e para a unidade econômica de transporte rodoviário de passageiros, o critério definido foi o de que tais unidades não preencheriam a parte referente aos dados econômico-financeiros da empresa. Para o primeiro caso, justifica-se o fato de que, como a atividade principal não é a de transporte, não caberia solicitar informações globais da empresa, uma vez que se estaria superestimando os dados das empresas de transporte, ou até mesmo duplicando informações, já que outros levantamentos efetuados pelo IBGE (Pesquisa Anual de Comércio, Pesquisa Industrial Anual) solicitam tais informações para as empresas dos seus respectivos setores de atividade. No segundo caso, constata-se que tais unidades, por não serem constituídas juridicamente e por se tratar, quase em sua totalidade, de unidades de pequeno porte, não efetuam controles adequados que permitam fornecer este tipo de informação.

Segundo o Regime Fiscal - as empresas que se constituíram como microempresas, aquelas que optaram pelo Regime Fiscal do Lucro Presumido e aquelas que tiveram seu Lucro Arbitrado pela Receita Federal estão desobrigadas, perante o Fisco, da apresentação do Balanço Patrimonial e da Demonstração de Resultados do Exercício e, por definição, por se tratar de empresas de pequeno porte, dificilmente possuem controles referentes à mutação dos seus patrimônios. Como no caso anterior, tais empresas foram dispensadas do preenchimento das informações econômico-financeiras.

Entretanto, ao final da coleta dos anos-base de 1986 e 1987 verificou-se que um elevado número de pequenas empresas apresentaram dificuldades no preenchimento do questionário nos moldes propostos, obrigando os informantes a prestar informações por estimativas pouco confiáveis. Tal fato foi confirmado durante a etapa de crítica dos questionários, quando da constatação de um considerável número de erros, influenciando diretamente na agilização dessa etapa.

Diante desse fato, foi dado início a uma série de estudos visando a avaliar a implantação de um Corte Operacional tomando-se por base o faturamento total da empresa durante o período (Receita Bruta Total Anual), que foi implantado a partir do ano-base de 1988, quando foram criados dois modelos de questionários: Completo e Simplificado.

Os estudos efetuados levaram em conta os seguintes fatos:

1 - Variável base do Corte Operacional

Selecionaram-se algumas variáveis de porte das empresas - Pessoal Ocupado, Quantidade de Veículos e Receita Bruta Total. Nos estudos efetuados verificou-se que muitas empresas de grande porte apresentavam reduzidas quantidades de veículos, algumas até sem nenhum e, conseqüentemente, sem motoristas, operando com transportadores autônomos e/ou outras empresas de transporte. Neste caso, se o Corte Operacional da pesquisa fosse assentado nas duas primeiras variáveis citadas, certamente um considerável número de grandes empresas ficaria abaixo de Corte Operacional, tendo que responder ao Questionário Simplificado. Deste modo, optou-se pela variável Receita Bruta Total como variável base para o Corte Operacional.

2 - Disponibilidade dos dados nas empresas com regimes de tributação simplificados

A preocupação básica aí contida dizia respeito à necessidade de minimizar a aplicação do Questionário Completo às empresas que optaram pelos regimes de tributação simplificados. Entretanto, estava claro que, devido à própria legislação fiscal, não se conseguiria evitar tal fato. Neste sentido optou-se por manter os mesmos critérios estabelecidos para a PATR 1986 e 1987.

3 - Representatividade das maiores empresas

Estudou-se a representatividade das maiores empresas nos anos-base de 1985, 1986 e 1987. O Quadro 1, a seguir, retrata o resultado de uma simulação, demonstrando em termos percentuais a representatividade das maiores empresas. Tomou-se como base a variável Receita Líquida de Transporte e checkou-se o resultado para as variáveis Pessoal Ocupado, Salários e Receita Total, a partir de um corte de 100 000 ORTN (1985) ou OTN (1986 e 1987), tomando-se por base os seus respectivos valores nos meses de janeiro dos respectivos anos.

QUADRO 1

INDICADORES DE REPRESENTATIVIDADE: EMPRESAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO COM RECEITA LÍQUIDA DE TRANSPORTE SUPERIOR A 100 000 ORTN (1985)/OTN (1986/87) - VARIÁVEIS SELECIONADAS

VARIÁVEIS	1985 (%)	1986 (%)	1987 (%)
Número de Empresas	17	13	19
Pessoal Ocupado	84	81	86
Salários	88	84	89
Receita Total	86	80	88

Os resultados desta simulação indicam que o setor é relativamente concentrado, o que reforçou ainda mais a necessidade de se efetuar um Corte Operacional na pesquisa, nos moldes do que estava sendo proposto.

4 - Comparabilidade da série histórica das informações

Por fim, deve-se destacar o fato de que o Corte Operacional não inviabilizou a comparabilidade da série histórica das informações, já que não se alteraram o âmbito, as unidades de investigação e a classificação de atividades e, principalmente, porque as informações básicas que garantem a compatibilidade entre os anos pesquisados foram contempladas nos dois modelos de questionários.

Assim, o Corte Operacional da PATR 1988 foi definido em Cz\$ 59.694.000,00 (cinquenta e nove milhões, seiscentos e noventa e quatro mil cruzados), que corresponde a 100 000 OTN, tomando como base seu valor nominal em janeiro de 1988. Este valor definiu também o limite de opção para o Regime Fiscal do Lucro Presumido no referido ano.

A título de informação, ao final da coleta, constatou-se que dos 23 016 informantes que responderam questionários, 5 434 preencheram o Modelo Completo, isto é, ficaram acima do Corte Operacional, e 17 582, o Modelo Simplificado.

Para o ano-base de 1989, inicialmente, a definição do Corte Operacional seria a mesma utilizada no ano anterior, isto é, tomar como base a Receita Bruta Total, fixada em 100 000 OTN de janeiro de 1989 (NCz\$ 6,17). O seu valor nominal ficaria fixado em NCz\$ 617.000,00 (seiscentos e dezessete mil cruzados novos). Entretanto, na operacionalização da pesquisa em campo, verificou-se que este tipo de ajuste não refletia a realidade das empresas e que o Corte Operacional, por ter sido reajustado em função da variação da OTN de janeiro/88 a janeiro/89, não refletia os aumentos de tarifas e passagens efetuados em 1989. Desta maneira, ao final do período, o faturamento das empresas, que embutia tais variações, contrapunha-se ao valor do Corte Operacional predefinido.

Porém, para que se pudesse efetivar uma alteração no Corte Operacional, fazia-se necessário avaliar os dados preliminares, já disponíveis, da PATR 1988.

Definiram-se cinco faixas de Receita Bruta Total, em função do Corte Operacional original (100 000 OTN de janeiro) e dos prováveis valores de Corte (100 000 OTN médias de 1988, 700 000 BTN de janeiro de 1988 e 700 000 BTN médias de 1988). Selecionaram-se as variáveis Número de Empresas (Nº de Empresa), Receita Bruta Total (Rec. Brta. Tot.), Pessoal Ocupado (Pessoal Ocup.) e Salários (Salários). Obteve-se o seguinte resultado:

QUADRO 2

DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO POR FAIXAS DE RECEITA BRUTA TOTAL - VARIÁVEIS SELECIONADAS

RECEITA (Cz\$ 1.000,00)	NÚMERO DE EMPRESAS		RECEITA BRUTA TOTAL		PESSOAL OCLUPADO		SALÁRIOS	
	Quantidade	Percentual	Percentual	Percentual acumulado	Percentual	Percentual acumulado	Percentual	Percentual acumulado
Acima 192 015 (1)	2 924	12,70	85,53	85,53	81,94	81,94	86,57	86,57
126 000 (2) — 192 015	780	3,38	3,12	88,65	3,07	85,01	2,69	89,26
59 694 (3) — 126 000	1 730	7,52	3,95	92,60	4,01	89,02	3,34	92,60
39 760 (4) — 59 694	2 106	9,16	2,64	95,34	3,00	92,02	2,49	95,09
Até 39 760	15 476	67,24	4,66	100,00	7,98	100,00	4,91	100,00

(1) Valor correspondente a 100 000 OTN médias de 1988 - Projeção: Suma Econômica. (2) Valor correspondente a 700 000 BTN médias de 1988 - Projeção: Suma Econômica. (3) Valor correspondente a 100 000 OTN de janeiro de 1988. (4) Valor correspondente a 700 000 BTN de janeiro de 1988 - Projeção: Suma Econômica.

Os resultados de 1988 demonstram que, dado o Corte Operacional original, o modelo completo tinha 23,6% das empresas, respondendo por 92,60% da Receita Bruta Total, por 89,02% do Pessoal Ocupado e por 92,60% dos Salários. Se o corte passasse dos Cz\$ 59.694.000.00 (cinquenta e nove milhões, seiscentos e noventa e quatro mil cruzados) para Cz\$ 126.000.000.00 (cento e vinte e seis milhões de cruzados) - que são aproximadamente 700 000 BTN médias de 1988 -, o modelo completo seria caracterizado por 16,08% das empresas, que por sua vez gerariam 88,65% da Receita Bruta Total, ocupariam 85,01% das pessoas e pagariam 89,26% dos salários. Isso significa afirmar que, dados certos limites, um aumento do valor do Corte Operacional da pesquisa não afetaria substancialmente a representatividade das empresas que ficariam acima do Corte Operacional, isto é, a perda é efetivamente pequena.

Após tais análises optou-se por fixar o Corte Operacional da PATR - 1989 em NCz\$ 1.700.000,00 (um milhão e setecentos mil cruzados novos). Tal valor equivale a aproximadamente 700 000 BTN médias de 1989, que é, também, o limite para opção pelo regime fiscal do Lucro Presumido³.

³ Até o ano de 1988 esse limite era de 100 000 OTN em janeiro e, para 1989, passou para 700 000 BTN anuais de Receita Bruta Total, tomando por base as receitas brutas mensais, divididas pelos valores nominais da BTN mensal.

Este critério foi mantido para o ano-base de 1990, sendo o Corte Operacional fixado em Cr\$ 33.700.000,00 (trinta e três milhões e setecentos mil cruzeiros).

3.3 Cadastro-Base da Pesquisa e Sistemática de Atualização

Dada a inexistência de um cadastro atualizado, construído para fins de pesquisa, a estratégia que se concebeu nesse aspecto foi a de aproveitar os registros de todos os cadastros existentes, mesmo aqueles montados para fins administrativos, buscando-se chegar o mais próximo possível do número realmente existente de informantes. É certo que esta opção trazia em si alguns problemas, constatados já de início por diferenças dos totais das empresas existentes nos cadastros, não justificadas exclusivamente por seus distintos anos-base. Tal fato devia-se, por um lado, às naturais dificuldades de compatibilizar inteiramente o âmbito que cada um abarcava e as classificações de atividades que adotavam. De outra parte, advinha da imperfeição dos mecanismos de acompanhamento de constituições e baixas de empresas nos cadastros onde isso estava implantado. A estratégia relativa ao cadastro foi completada com o estabelecimento de uma sistemática que permitiu que este fosse depurado e atualizado em paralelo à coleta das informações em campo.

Desse modo, foram utilizadas na montagem do cadastro-base inicial da PATR (empregado na coleta dos dados para 1986/87) as informações dos seguintes cadastros:

- . Censos Econômicos 1985 - IBGE/SEPLAN
- . Relação Anual de Informações Sociais - RAIS - 1986 - Ministério do Trabalho
- . Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Bens e Passageiros 1987 - DNER - Ministério dos Transportes.

Para processar a montagem propriamente dita, foi estabelecida uma regra de hierarquização dos cadastros, de forma a considerar o dos Censos Econômicos de 1985 em primeiro lugar e complementá-lo com as empresas contidas nos cadastros da RAIS-86 e do DNER-87, respectivamente, considerando aquelas que não formassem interseções.

Assim, uma vez efetuado o processamento, o cadastro-base da PATR ficou constituído de 38 034 empresas, possibilitando a minimização dos casos de evasão de coleta. Estas empresas apresentavam a seguinte distribuição, segundo sua origem:

QUADRO 3

CONSTITUIÇÃO DO CADASTRO - BASE 1986/87, POR ORIGEM

FONTE	ORIGEM	NÚMERO	%
Censos Econômicos de 1985	CE-0.02/85 (1)	7 050	18,54
	CE-0.01/85 (2)	8 538	22,45
	CE-7.01/85 (3)	62	0,16
	Subtotal	15 650	41,15
Externa	RAIS-86	21 240	55,84
	DNER-87	1 144	3,01
	Subtotal	22 384	58,85
Total		38 034	100,00

(1) Questionário aplicado às empresas não registradas no CGC ou com receita bruta inferior a Cr\$ 245.000.000,00. (2) Questionário aplicado às empresas com receita bruta superior a Cr\$ 245.000.000,00. (3) Questionário contendo informações sobre a atividade de transporte, aplicado às empresas com receita bruta superior a Cr\$ 245.000.000,00.

Estabelecido o cadastro-base, e tendo claras suas limitações pelos motivos já citados, restava definir o processo de atualização do mesmo. A opção definida foi realizá-la em paralelo à coleta dos dados da pesquisa. Isto foi feito, em primeiro lugar, pela instrução aos responsáveis pela coleta de aplicarem o questionário a toda e qualquer empresa abrangida no âmbito da PATR e não incluída no seu cadastro-base e que fosse conhecida pelas Unidades Regionais do IBGE ou encontrada quando da ida a algum outro informante. Em segundo lugar, foi criada uma Folha de Atualização Cadastral - FAC -, que foi preenchida, durante a fase de coleta dos dados, alternativamente à aplicação do questionário, nos casos em que não foi possível coletar informações das empresas incluídas no cadastro-base.

Desta maneira, ao final da coleta, concluiu-se a atualização para 1987 do cadastro-base da pesquisa, através do processamento das FACs e dos questionários dos informantes captados no campo.

O quadro a seguir demonstra, de forma detalhada, por origem cadastral e situação de coleta, o resultado final da atualização do cadastro para o ano de 1987.

QUADRO 4

RESULTADO DA COLETA, POR SITUAÇÃO E ORIGEM CADASTRAL - 1987

SITUAÇÃO DE COLETA E ORIGEM CADASTRAL DA FAC	CE - 1985			RAIS 1986	DNER 1987	CAMPO	TOTAL
	CE-0.01	CE-0.02	CE-7.01				
FAC	667	2 161	15	11 439	765	29	15 076
Questionários	7 965	5 054	47	10 008	405	1 103	24 582
Total	8 632	7 215	62	21 447	1 170	1 132	39 658

Registre-se, para o melhor entendimento dos números apresentados, que, como a pesquisa teve como referência os anos de 1986 e 1987, houve empresas que preencheram o questionário para 1986 e foram enquadradas na FAC para 1987. Isto significa que o somatório das FACs com os questionários é ligeiramente superior ao número de empresas que foram efetivamente abrangidas pelo cadastro-base.

A partir desta filtragem inicial, foi possível atualizar o cadastro para os anos subseqüentes, com a volta ao campo dos informantes que responderam questionário e dos que apresentaram algumas situações na FAC que poderiam ter sido revertidas (como as paralisadas, que poderiam ter voltado a funcionar) e complementá-lo com cadastros ou registros administrativos externos disponíveis.

4 DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS

A divulgação dos resultados é feita basicamente através de uma publicação específica (Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário). Porém, como as informações geradas foram incluídas na Base de Dados do IBGE, é possível a emissão de tabulações diferentes daquelas incluídas no volume, tanto em seu formato como no seu nível de desagregação espacial, naturalmente respeitando o sigilo quanto a dados individualizados. Para tanto, os interessados deverão procurar o Centro de Documentação e Disseminação de Informações - CDDI -, os Departamentos Regionais ou os Escritórios Estaduais do IBGE.

Todos os documentos mencionados neste relatório estão disponíveis para consulta no Departamento de Comércio e Serviços - IBGE.

SE O ASSUNTO É BRASIL, PROCURE O IBGE

O IBGE põe à disposição da sociedade milhares de informações de natureza estatística (demográfica, social e econômica), geográfica, cartográfica, geodésica e ambiental, que permitem conhecer a realidade física, humana, social e econômica do País.

VOCÊ PODE OBTER ESSAS PESQUISAS, ESTUDOS E LEVANTAMENTOS EM TODO O PAÍS

No Rio de Janeiro procure o
Núcleo de Atendimento Integrado - NAT do
Centro de Documentação e Disseminação de
Informações - CDDI

Visite a Biblioteca Isaac Kerstenetzky

Rua General Canabarro, 666
CEP 20271 - Maracanã - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (021)284-0402 - Telex: 2134128
Fax: (021)234-6189

Conheça a Livraria do IBGE

Avenida Franklin Roosevelt, 146 - loja
CEP 20021 - Castelo - Tel.: (021)220-9147

Nos Estados procure o
Setor de Documentação e Disseminação de
Informações - SDDI dos Escritórios Estaduais

Norte

RO - Porto Velho - Rua Duque de Caxias, 1223 - Centro
CEP 78900 - Tels.: (069)221-3077/3658 - Telex: 692148

AC - Rio Branco - Rua Benjamin Constant, 506 - Centro
CEP 69900 - Tel.: (068)224-1490 - Telex: 682529

AM - Manaus - Avenida Ayrão, 667 - Centro - CEP 69025
Tels.: (092)232-1369/0152 - Telex: 922668

RR - Boa Vista - Avenida Getúlio Vargas, 76-E - Centro
CEP 69300 - Tel.: (095)224-4103 - Telex: 952061

PA - Belém - Avenida Gentil Bittencourt, 418 - Nazaré
CEP 66040 - Tel.: (091)241-1440 - Telex: 911404

AP - Macapá - Rua Jovino Dinoá, 2123 - Centro - CEP 68900
Tel.: (096)222-3128 - Telex: 962348

Nordeste

MA - São Luís - Rua Silva Maia, 131 - Centro - CEP 65010
Tel.: (098)221-5121 - Telex: 982415

PI - Teresina - Rua Simplício Mendes, 436-N - Centro
CEP 64025 - Tel.: (086)222-4161 - Ramal 9 - Telex: 862344

CE - Fortaleza - Rua Major Facundo, 733 - 7.º andar
Centro - CEP 60040 - Tel.: (085)243-6941 - Telex: 851297

RN - Natal - Praça Pedro Velho, 435 - Petrópolis - CEP 59020
Tel.: (084)222-3695 - Ramal 712 - Telex: 842279

PB - João Pessoa - Rua Irineu Pinto, 94 - Centro - CEP 58010
Tel.: (083)221-4310 - Telex: 832347

PE - Recife - Rua do Hospício, 387 - 4.º andar - Boa Vista
CEP 50060 - Tels.: (081)221-2798 e 231-0811 - Ramal 15
Telex: 811803

AL - Maceió - Rua Tibúrcio Valeriano, 125 - Centro
CEP 57020 - Tels.: (082)223-2665 e 221-9702 - Telex: 822361

SE - Aracaju - Rua Riachuelo, 1017 - São José - CEP 49020
Tel.: (079)222-8197 - Telex: 792276

BA - Salvador - Avenida Estados Unidos, 50 - 4.º andar
CEP 40720 - Tel.: (071)243-9277 - Ramais 25 e 28
Telex: 712182

Sudeste

MG - Belo Horizonte - Rua Oliveira, 523 - Cruzeiro
CEP 30310 - Tel.: (031)223-0554 - Ramal 112 - Telex: 312074

ES - Vitória - Rua Duque de Caxias, 267 - Sobreloja
Centro - CEP 29010 - Tel.: (027)222-5004 - Telex: 272252

SP - São Paulo - Rua Urussuf, 93 - 3.º andar - Itaim Bibi
CEP 04542 - Tels.: (011)883-0077/2258/0312
Telex: 1139701 e 1132661

Sul

PR - Curitiba - Rua Carlos de Carvalho, 552
Centro - CEP 80410 - Tel.: (041)234-9122 - Ramal 61
Telex: 416117

SC - Florianópolis - Rua João Pinto, 12 - Centro - CEP 88010
Tel.: (048)22-0733 - Ramal 61 - Telex: 482250

RS - Porto Alegre - Rua Augusto de Carvalho, 1205
Cidade Baixa - CEP 90010 - Tels.: (0512)28-6444 e 21-4054
Telex: 511862

Centro-Oeste

MS - Campo Grande - Rua Barão do Rio Branco, 1431
Centro - CEP 79013 - Tel.: (067)721-1163 - Telex: 672442

MT - Cuiabá - Avenida XV de Novembro, 235 - 1.º andar
Porto - CEP 78040 - Tel.: (065)322-2121 - Ramal 23
Telex: 652258

GO - Goiânia - Avenida Tocantins, 675 - Centro - CEP 74015
Tels.: (062)223-3121/3106 - Telex: 622470

DF - Brasília - SDS-Q.06-BL.H - Ed. Venâncio II - 1.º e
2.º andares - CEP 70302 - Tel.: (061)223-1359 - Telex: 612242

O IBGE possui, ainda, agências localizadas nos
principais Municípios.

Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário
(Relatórios Metodológicos, 13)

Esta publicação descreve os objetivos e a metodologia adotada na Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário, quanto aos aspectos de âmbito, unidade de investigação e classificação de atividades. Apresenta ainda a estrutura e os critérios de aplicação dos instrumentos de coleta, os mecanismos de construção e atualização do cadastro de informantes, além da sistemática de divulgação dos resultados da pesquisa.