



ESTADO DE GOIÁS
 AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS
 ASSESSORIA TÉCNICA DA PRESIDÊNCIA

RELATÓRIO DE AIR Nº 1 / 2025 - AGR

OBJETO DA REGULAÇÃO

Implementação do serviço semiurbano diferenciado no Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Goiás (TRIP/GO).

ÁREA RESPONSÁVEL:

Gerência de Regulação Econômica
 Diretoria de Regulação e Fiscalização

DATA: 02/2025

1. SUMÁRIO EXECUTIVO:

Em 22 de janeiro de 2024, foi publicado no Diário Oficial do Estado de Goiás a Tomada de Subsídios requerendo comentários e recebimento de sugestões do público em geral para Agenda Regulatória 2023/2024 (SEI nº 55939040).

Em 02 de fevereiro de 2024, a Viação Aragarina efetuou a sugestão para Agenda Regulatória do tema intitulado "CÁLCULO DO COEFICIENTE TARIFÁRIO DO SERVIÇO SEMIURBANO DIFERENCIADO" no título TRANSPORTE INTERMUNICIPAL para Agenda Regulatória da AGR 2023-2024 (SEI nº 55939040).

Em 05 de fevereiro de 2024, a Gerência de Regulação Econômica e Desestatização (GERED/AGR) por meio do Despacho nº 103/2024 (SEI nº 56463597) se manifestou informando que o pleito não deve ser acatado porque o tema já estava em fase desenvolvimento e sendo atendida pelo item "RED 11. Estudo, e, se necessário, proposta de alteração na atual metodologia de cálculo da tarifa de reajuste do transporte intermunicipal de passageiros", prevista na Agenda Regulatória 2022-2023.

Em 16 de fevereiro de 2024, o Conselheiro Presidente, mediante Despacho nº 111/2024 (SEI nº 56799005), solicitou que a Gerência da Secretária-Geral para dar ciência à Viação Aragarina, via e-mail, sobre a posição da (GERED/AGR). Em cumprimento a esta solicitação, a GESG encaminhou a informação à Viação Aragarina, em 19 de fevereiro de 2024, por meio do e-mail de ciência - Aragarina (SEI nº 56887188).

Acerca do referido tema, a AGR busca realizar a Análise de Impacto Regulatório (AIR) para dar cumprimento à Resolução Normativa 278, de 19 de dezembro de 2024 (SEI nº 68726575), que dispõe sobre norma interna para procedimento de Análise de Impacto Regulatório (AIR) no âmbito da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos - AGR, conforme processo nº 202300029005527.

Seu conteúdo seguirá o mínimo indicado no art. 6º da supracitada norma, a seguir descrito:

Art. 6º. A AIR será concluída por meio de relatório que contenha:

- I – sumário executivo objetivo e conciso, que deverá empregar linguagem simples e acessível ao público em geral;
- II – identificação do problema regulatório que se pretende solucionar, com a apresentação de suas causas e sua extensão;
- III – identificação dos agentes econômicos, dos usuários dos serviços prestados e dos demais afetados pelo problema regulatório identificado;
- IV – identificação da fundamentação legal que ampara a atuação da AGR quanto ao problema regulatório identificado;
- V – definição dos objetivos a serem alcançados;
- VI – descrição das alternativas possíveis ao enfrentamento do problema regulatório identificado, consideradas as opções de não ação, de soluções normativas e de, sempre que possível, soluções não normativas;

1. SUMÁRIO EXECUTIVO:

VII – exposição dos possíveis impactos das alternativas identificadas, inclusive quanto aos seus custos regulatórios;

VIII – considerações referentes às informações e às manifestações recebidas para a AIR em eventuais processos de participação social ou de outros processos de recebimento de subsídios de interessados na matéria em análise;

IX – mapeamento da experiência nacional e internacional quanto às medidas adotadas para a resolução do problema regulatório identificado, quando possível;

X – identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo;

XI – comparação das alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório identificado, acompanhada de análise fundamentada que contenha a metodologia específica escolhida para o caso concreto e a alternativa ou a combinação de alternativas sugerida, considerada mais adequada à resolução do problema regulatório e ao alcance dos objetivos pretendidos; e

XII – descrição da estratégia para implementação da alternativa sugerida, acompanhada das formas de monitoramento e de avaliação a serem adotadas e, quando couber, avaliação quanto à necessidade de alteração ou de revogação de normas vigentes.

Neste processo, a AGR busca, a partir da AIR, conferir maior racionalidade ao processo decisório dos órgãos reguladores. A AIR proporciona um modelo analítico para a avaliação de medidas regulatórias, estruturando a tomada de decisão em etapas pré-definidas, de modo a conferir maior coerência e embasamento técnico à formulação de normas.

Por meio da AIR, busca-se garantir também que os critérios avaliativos e os métodos que o regulador utilizou para escolher determinada opção regulatória possam ser conhecidos pelos agentes interessados (*stakeholders*), tornando o processo de tomada de decisão mais transparente.

Diante desse cenário, a AGR neste Relatório busca analisar a possibilidade de instituir um novo tipo de serviço no transporte rodoviário intermunicipal do Estado de Goiás a fim de remunerar adequadamente serviços do semiurbano que se diferenciam daquele que é prestado na mesma modalidade atualmente, praticando preços módicos para os usuários dos serviços públicos. Outrossim a AIR pretende avaliar o impacto de uma possível implementação de uma nova categoria tarifária no setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

O estudo em questão apresenta também uma análise de impacto, em que a AGR realizou um *benchmarking* com a estrutura aprovada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, bem como, estudos econômicos relativos aos custos dos prestadores de serviço que atualmente prestam o serviço semiurbano no Estado de Goiás.

Adicionalmente, as informações levantadas e discussões internas da equipe técnica, identificou-se diferentes cenários para a implementação do serviço, bem como, os efeitos da não implementação e a manutenção do status quo. O presente documento expõe os riscos e a análise das alternativas propostas.

Finalmente, o Relatório de AIR e demais documentos relacionados, propõem a instauração de Consulta Pública, para discutir com a sociedade a respeito dos cenários, premissas, metodologias, valores e possíveis aprimoramentos a serem realizados na definição do coeficiente tarifário do tipo de serviço semiurbano diferenciado.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR:

O Termo de Autorização prevê em seu artigo 13, em consonância com a [Lei estadual nº 18.673, de 21 de novembro de 2014](#), sobre a competência de autorização do serviço de transporte rodoviário intermunicipal:

Artigo 13. Para serviços diferenciados pela operadora, as tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e custos específicos mediante autorização da AGR.

Cabe destacar que após os encaminhamentos efetuados pela Viação Aragarina, pôde-se notar a diferenciação das características técnicas com o que se pretende realizar a prestação do serviço, entre as quais: sistema de acessibilidade, ar-condicionado, serviço de *wireless fidelity*, pontos de carregamento de equipamentos eletrônicos, cinto de segurança e sistema interno de monitoramento.

Assim, incentivar a regulamentação no âmbito do transporte rodoviário intermunicipal do Estado de Goiás, por meio da autorização da Agência Reguladora, é preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços prestados.

Além disso, o Termo de Autorização estabelece em seu artigo 15 que além dos ajustes decorrentes do Coeficiente Tarifário Máximo em sua data-base, podem haver revisão extraordinária da tarifa em decorrência de eventos que resultem em modificações imprevistas na relação de direitos e obrigações entre a Autorizatória e a AGR.

A despeito do que preconiza no dispositivo contratual e das novas obrigações relacionados com o suplemento de demais características técnicas na oferta de um serviço, tem-se a seguinte definição do problema

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR:

regulatório a ser tratado neste Relatório:

Analisar a alteração da [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#), artigo 4º, que trata sobre o fator de correlação tarifário para o cálculo do coeficiente tarifário dos serviços do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Assevera-se o coeficiente tarifário e o fator de correlação é o único mecanismo que está previsto e efetivamente está previsto no Termo de Autorização para recompor o valor monetário da tarifa.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO:

Os principais atores afetados pelo problema em questão são:

- os usuários dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás;
- os autorizatários dos serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás regulados pela AGR/GO;
- Secretaria-Geral de Governo; e
- Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social.

Em caso de eventual implementação do serviço, os usuários dos serviços públicos regulados serão os principais afetados sob duas perspectivas: a primeira econômica, detalhada a seguir e a segunda no âmbito da própria prestação dos serviços.

Poderão ser afetadas da mesma forma, caso haja regulamentação do serviço, as empresas cujas linhas do TRIP/GO se enquadrem dentro dos critérios eletivos para sua conversão em semiurbana, estas poderão ser estimuladas a investir na modernização da frota para serem elegíveis também para o serviço semiurbano diferenciado.

Ocorre que, a implementação, caso aprovada, ocasionará ainda na percepção de aumento de tarifa. Tal percepção pode ocasionar um maior número de reclamações nos canais de atendimento dos prestadores regulados, bem como um maior nível de ociosidade dos veículos e busca por soluções alternativas e/ou irregulares.

A Secretaria-Geral de Governo e a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social também serão afetadas em razão de, respectivamente, serem competentes pelas políticas públicas de transporte e de assistência social, cabe ressaltar que a implementação pode ocasionar no aumento dos valores a serem ressarcidos às autorizatárias.

4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

A atuação da AGR se fundamenta nas disposições da [Lei estadual nº 18.673, de 21 de novembro de 2014](#), que dispõe sobre os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás (TRIP/GO), e sua regulamentação disciplinada no bojo do [Decreto estadual nº 8.444, de 1º de setembro de 2015](#).

Dispõe o art. 2º, §1º c/c o art. 55, da [Lei nº 18.673, de 21 de novembro de 2014](#):

Art. 2º Cabe ao Estado de Goiás explorar, diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e instituir taxas e emolumentos pela administração, fiscalização e controle de tais serviços.

§ 1º Competem ao ente regulador o planejamento, a organização, a regulação, o controle e a fiscalização dos serviços de que trata esta Lei.

[...]

Art. 55. Para fins de aplicação desta Lei, entende-se como ente regulador a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos -AGR.

O art. 31 da supracitada norma, determina ainda a observância das normas técnicas e à regulação do ente regulador como algumas das obrigações das autorizatárias de serviços públicos:

Art. 31. Incumbe às concessionárias, permissionárias e autorizatárias:

- I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei e em seu regulamento, nas normas técnicas e ordens de serviço aplicáveis;

4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

II - submeter-se à regulação, ao controle e à fiscalização do ente regulador;

[...]

O [Decreto nº 8.444, de 1º de setembro de 2015](#), reafirma a competência da AGR:

Art. 2º Os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros regulamentados por este Decreto serão planejados, organizados, regulados, controlados, fiscalizados e terão a sua exploração, na forma do art. 2º, XXIII, da Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999, autorizada ou delegada, neste último caso, por meio de contrato de concessão ou permissão, nos termos do art. 30, II, da Lei nº 18.673, de 21 de novembro de 2014, pela Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR).

A norma regulamentadora conceitua a composição tarifária e o serviço adequado, nos seguintes termos:

Art. 3º

[...]

XI – composição tarifária: conjunto de fatores que fundamentam as planilhas de custo fixadoras das tarifas dos serviços de transporte, determinada para cada característica de operação, inclusive com a inclusão dos encargos tributários (impostos e taxas);

[...]

XLII – serviço adequado: é o que, nos termos do art. 6º, § 1º, da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;

Já o art. 14, disciplina a remuneração dos serviços:

Art. 14. A remuneração dos serviços do transporte regular rodoviário intermunicipal de passageiros no âmbito do Estado de Goiás, vinculados ou não a determinada infraestrutura pública, far-se-á por meio do pagamento de tarifas por parte dos usuários das linhas ou serviços, com a emissão, pelo prestador dos serviços, dos respectivos *tickets* ou bilhetes de passagem, obedecendo à metodologia, aos critérios e à planilha definida para o levantamento dos custos das prestações dos serviços, inclusive com os percentuais de tributos incidentes sobre elas, nos termos de resolução do ente regulador.

§ 1º É vedada a cobrança do passageiro de qualquer importância além do preço da passagem, salvo tributos, nos quais se incluem eventuais taxas de embarque, e seguro facultativo.

§ 2º Nos serviços com características de urbanos ou aqueles operados em linhas de pequenas distâncias e com velocidades reduzidas, fica vedada a cobrança de taxas de embarque ou pela utilização de terminais rodoviários.

Neste diapasão resta clara a competência da AGR para o estabelecimento de serviços suplementares aos legalmente previstos, bem como da metodologia tarifária no sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás, ante ao controle tarifário exercido por força das circunstâncias fáticas específicas.

No Processo SEI 202100029002495, em que foi conduzido o reajuste tarifário do TRIP/GO no ano de 2021, a Procuradoria-Geral do Estado, por intermédio do **Despacho nº 1651/2021-GAB** (SEI nº 000024239675), apreciou referida controvérsia jurídica, assentando orientação conclusiva nos seguintes termos:

10 – Tomando de empréstimo a demanda judicial proposta pela Viação Asa Verde Ltda. (Ação de Mandado de Segurança nº 5426559-29.2018.8.09.0051), que se insurgia contra a Concorrência nº 001/2018, que pretendia promover a licitação para a concessão do serviço de transporte intermunicipal de passageiros em substituição às autorizações, sustentando ter a preferência pela exploração de algumas das linhas indicadas no edital, sem o concurso de nenhum outro delegatário, é admissível a conclusão de que as **“autorizações” são concedidas em regime de exclusividade, subtraindo o “ambiente de livre e aberta competição”**.

11 – Se for assim, a liberdade de preços afirmada pela primeira parte do inciso II do § 1º art. 10 da lei de regência não se aplica ao caso, incidindo em aparente conflito com a norma do art. 12, caput, da mesma lei.

12 – Observe-se que o art. 12, caput, da Lei nº 18.673/14, ao mesmo tempo em que preceitua a liberdade sobre a prática dos preços, condiciona, na sua segunda parte, a sua prática à manutenção de uma competição de mercado, reproduzindo a ideia posta pelo inciso II do § 1º art. 10 da lei de regência. Logo, para afastar o aparente paradoxo e imprimir uma interpretação sistêmica, é forçoso concluir que, **se ausente o “ambiente de livre e aberta competição”, os preços não podem ser fixados livremente pelos delegatários**.

13 – Neste caso, parece-nos que o § 3º, in fine, do art. 12 da Lei nº 18.673/14 não resolve a questão, porque a norma que dele emerge serve para regular as situações de abuso de direito, de infração contra a ordem econômica ou para assegurar o interesse dos usuários. O abuso de direito ou a infração contra a ordem econômico é compatível com o regime de liberdade de preços, onde ela existe, o que não é o caso.

4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

14 – Sendo assim, **se aos delegatários não é assegurado o exercício da liberdade de preços onde não houver a livre e aberta competição, é inevitável a atuação do ente regulador na sua competência geral de “reajustar as tarifas e proceder à sua revisão, quando for o caso”, conforme previsto art. 30, inciso VII, da Lei nº 18.673/14.**

15 – Destarte, ao tempo em que não acolhemos as razões e a conclusão do Parecer Jurídico Procset – 06066 nº 17/2021 (000024185984), concluímos que, **na hipótese de delegação do serviço de transporte intermunicipal de passageiros sob a modalidade da “autorização”, em que ausente o ambiente de livre e aberta competição, é lícito ao ente regulador reajustar as tarifas** e proceder à sua revisão, ex vi do art. 30, inciso VII, da Lei nº 18.673/14. (g.n.)

Feitas estas considerações passamos a apresentar os objetivos a serem alcançados no presente expediente.

5. OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS:

Esta AIR tem por objetivo analisar a viabilidade de estabelecer uma metodologia para definir o coeficiente tarifário do serviço semiurbano diferenciado no transporte rodoviário intermunicipal do Estado de Goiás, por meio de critérios técnicos e isonômicos para sua implementação.

Objetiva-se ainda, verificar os cenários com os eventuais prós e contras quanto a implementação desta modalidade de serviço. A metodologia deve assegurar a compatibilidade tarifária com a estrutura de custos do sistema, garantindo equilíbrio econômico-financeiro e transparência na definição dos coeficientes, permitindo a modernização gradual do transporte semiurbano, observando-se ainda a modicidade tarifária.

6. ALTERNATIVAS POSSÍVEIS:

A princípio, elencam-se as seguintes opções para lidar com o problema regulatório identificado:

- Acatamento da proposta apresentada pela Viação Aragarina Ltda;
- Adoção da metodologia da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
- Metodologia da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos, com utilização dos conceitos da [Resolução nº 171/2005 -CG](#); e
- Não alteração do arcabouço regulatório.

7. POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS:

Em caso de acatamento das alternativas I, II e III, cujo impactos serão similares, a proposta envolve o cálculo da remuneração dos serviços que visa conferir um incentivo tarifário para o investimento nos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás, em razão do reconhecimento tarifário (em maior ou menor valor) de serviços com comodidades adicionais às atualmente exigidas pela regulação do setor.

Sob a perspectiva do usuário, ocorrerá um aumento do custo do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em que o seu impacto pode ser minorado a partir da oferta de veículos mais modernos e com maiores comodidades.

Ou seja, a criação desse serviço pode viabilizar a oferta de veículos com padrões diferenciados, incentivando investimentos das operadoras e proporcionando melhorias na qualidade para os usuários.

Por outro lado, a alternativa IV, não alteração do arcabouço regulatório, pode implicar na manutenção do *status quo*, com a prestação dos serviços semiurbanos com veículos desprovidos de comodidades como ar-condicionado, carregadores para aparelhos eletrônicos e disponibilidade de tecnologia Wi-Fi. Nesse cenário, as tarifas se mantêm estáticas, não havendo incremento ao custo de deslocamento do usuário.

Portanto, caberá à AGR ponderar estes impactos e alternativas com o fito de deliberar acerca daquela solução que consiga conciliar o retorno econômico-financeiro dos investimentos com a modicidade tarifária.

8. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES ABERTAS AO PÚBLICO E RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL:

Por se tratar da primeira versão da Análise de Impacto Regulatório, não há contribuições provenientes de participação social.

As contribuições obtidas por meio de Consulta e de Audiência Pública serão analisadas e registradas nessa seção tão logo ocorrerem.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA NACIONAL E INTERNACIONAL:

Internacionalmente, não foram obtidas experiências similares ao escopo da análise, entretanto a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, disciplina em certa medida o tema no bojo da [Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013](#), com as alterações promovidas pela [Resolução nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023](#).

10. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO DO ATO NORMATIVO:

- Disponibilização de veículos mais modernos, com comodidades como WI-FI, carregadores para aparelhos eletrônicos e ar-condicionado;
- Incentivo regulatório e tarifário para investimentos em novos veículos por parte dos agentes regulados;
- Melhoria na qualidade dos serviços prestados pelas autorizatárias do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;
- Aumento dos custos para os usuários do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;
- Em razão do aumento tarifário, há possibilidade de migração dos usuários para meios alternativos e/ou irregulares para se deslocarem nos trajetos semiurbanos atualmente ofertados ou potencialmente passíveis de serem convertidos para a categoria semiurbana no TRIP/GO;
- Em razão da melhoria na qualidade do serviço, poderá haver um incremento na demanda, uma vez que os usuários serão atraídos pelas comodidades ofertadas.

11. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS:**I – Acatamento da proposta da autorizatária Viação Aragarina Ltda.**

Acatar a proposta da Viação Aragarina resultaria na definição de um coeficiente tarifário específico para o serviço semiurbano diferenciado apenas para a empresa requerente, o que comprometeria a isonomia regulatória.

A regulação tarifária deve assegurar equilíbrio econômico-financeiro para todas as autorizatárias que operam sob as mesmas condições, evitando privilégios ou distorções na gestão do sistema.

Além disso, ao criar uma diferenciação tarifária sem um modelo aplicável a todo o sistema, violaria o princípio da imparcialidade e poderia gerar precedentes inadequados para futuras definições tarifárias.

Por outro lado, a criação de um serviço semiurbano diferenciado pode representar uma oportunidade para ampliar a oferta e segmentação do mercado, atendendo a diferentes perfis de demanda e aumentando o bem-estar dos usuários. A diferenciação tarifária, a partir da adoção de veículos mais modernos e equipados com ar-condicionado, pode melhorar a disposição a pagar de determinados segmentos da população, tornando viável a prestação de um serviço de maior qualidade sem comprometer a modicidade tarifária do transporte regular. Além disso, essa diferenciação tarifária poderia incentivar investimentos no setor.

Dessa forma, qualquer alteração tarifária deve ser analisada de maneira sistêmica, garantindo que todas as empresas tenham condições de oferecer esse tipo de serviço dentro de parâmetros claros e aplicáveis ao sistema como um todo, assegurando um equilíbrio sustentável entre qualidade e custo.

Um estudo técnico abrangente é essencial para definir requisitos objetivos que assegurem a isonomia regulatória e permitam a implementação do serviço diferenciado sem comprometer a coerência do modelo tarifário vigente, bem como assegurar isonomia no âmbito da regulação econômica para as demais autorizatárias.

11. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS:

II - Adoção integral da metodologia da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013 e suas alterações posteriores).

A [Resolução nº 4.130](#) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) define as características, especificações e padrões técnicos dos ônibus utilizados nos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional semiurbano de passageiros. O parágrafo único do artigo 13, alterado pela [Resolução nº 6.033/2023](#), estabelece que o coeficiente tarifário (CT) do serviço diferenciado deve ser calculado pelo multiplicador 2,02 sobre o CT do serviço operado com ônibus urbano. No entanto, os estudos técnicos apresentados no processo nº 50500.048993/2022-51, que subsidiaram a referida norma não detalha a metodologia utilizada para a definição desse fator de ajuste.

No caso do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (TRIP) do Estado de Goiás, se fosse adotado como Fator de Correlação Tarifário (FCT) o valor de 2,02 sobre o coeficiente tarifário do serviço semiurbano regular definido como 0,226400, conforme a [Resolução Normativa nº 263/2024](#), a proposta para o serviço semiurbano diferenciado seria um coeficiente de 0,457328 ($0,226400 \times 2,02$).

Este valor, contudo, se mostra superior ao coeficiente tarifário vigente do serviço convencional (rodovia tipo I) já acrescido da alíquota do ICMS, equivalente a 0,376967, que configura um transporte efetuado com veículos de qualidade superior. Portanto, se houver a adoção da metodologia da ANTT, resultará na aplicação de um coeficiente tarifário para o serviço semiurbano diferenciado superior em 21,32% do serviço convencional (rodovia tipo I) praticado no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do estado de Goiás.

Embora a metodologia tarifária aplicada ao transporte semiurbano interestadual já esteja consolidada pela ANTT, a sua prática tarifária não reflete integralmente a realidade do transporte semiurbano no Estado de Goiás. As características operacionais e econômicas desse sistema podem diferir significativamente das premissas consideradas na regulação federal, especialmente em relação à estrutura de custos, padrões de demanda e perfil das operações. Além disso, não foi possível verificar de forma detalhada os parâmetros e premissas utilizados na definição do multiplicador tarifário, o que inviabiliza sua aplicação direta sem a devida adaptação à realidade estadual.

A adoção integral da metodologia da ANTT exigiria uma análise criteriosa de sua compatibilidade com as particularidades do transporte semiurbano em Goiás. A estrutura de custos das concessionárias estaduais pode apresentar diferenças significativas em relação às operadoras reguladas pela ANTT, especialmente no que diz respeito aos parâmetros operacionais, como quilometragem percorrida, frequência das viagens, ocupação média dos veículos e custos associados à manutenção da frota. Assim, a aplicação direta do modelo federal sem os ajustes necessários poderia comprometer a representatividade dos coeficientes tarifários em relação às condições locais, afetando tanto a sustentabilidade econômico-financeira das empresas quanto a modicidade tarifária para os usuários.

III – Metodologia da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos com utilização dos conceitos da Resolução nº 171/2005 -CG:

A [Resolução nº 171/2005 -CG](#) estabelece uma metodologia desenvolvida pela própria AGR para a definição dos coeficientes tarifários aplicáveis ao transporte intermunicipal, baseia-se em um estudo técnico que identificou valores reais para os parâmetros operacionais e coeficientes básicos.

Esse estudo resultou em uma estrutura metodológica consolidada, contendo definições específicas para a aplicação da planilha de custos, permitindo o cálculo do coeficiente tarifário com base nos insumos e características operacionais do sistema regulado.

Dessa forma, a aplicação da [Resolução nº 171/2005 -CG](#) apresenta-se como uma alternativa viável, simples, direta e isonômica para a definição do Fator de Correlação Tarifário (FCT) do serviço semiurbano diferenciado, com a possibilidade de atualização de alguns parâmetros e premissas de custo para refletir a atual realidade operacional.

A metodologia possibilita a obtenção de um coeficiente tarifário específico para esse serviço, considerando sua estrutura de custos e características operacionais, o que garante maior aderência ao contexto estadual, bem como as práticas regulatórias dessa Agência.

Com a definição do coeficiente tarifário específico para o serviço semiurbano diferenciado, torna-se possível estabelecer um fator de correlação tarifário em relação ao serviço convencional vigente.

Esse fator pode ser utilizado para ajustar a tarifa do novo serviço de forma proporcional, garantindo coerência metodológica na diferenciação tarifária e alinhamento com a estrutura já aplicada no sistema de transporte intermunicipal do Estado.

11. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS:

IV - Não alteração do arcabouço regulatório:

Fenômenos comportamentais conhecidos, como a heurística da disponibilidade, a heurística da representatividade, o viés de retrospectiva e o viés de otimismo podem contribuir para que reguladores decidam de forma “**míope**”, ou seja, de modo a enquadrar o problema regulatório de modo excessivamente estreito e restritivo, sem considerar todas as dimensões relevantes do problema, que impactam diretamente os agentes afetados do TRIP/GO, ou todas as alternativas decisórias disponíveis.

O reconhecimento desses efeitos, leva a necessidade de adoção de ferramentas que buscam moldar o procedimento (**arquitetura**) por meio do qual os reguladores realizam escolhas. E, mesmo depois de uma escolha regulatória revelar seus problemas, o chamado viés de confirmação pode levar reguladores a interpretar seletivamente informações, de forma a favorecer evidências que confirmam suas crenças preexistentes ou as políticas preferidas, ignorando as contrárias.

Por essa razão, também um aspecto crucial da metodologia da AIR é a inclusão do “*status quo*” (não fazer nada) como uma das alternativas analisadas.

Isso é necessário, porque a ação regulatória só é desejável se atendidos dois requisitos: (1) os benefícios sociais esperados excedem os custos gerados para os agentes públicos e privados; (2) os benefícios sociais superam os custos em medida superior à alternativa de não fazer nada.

Além disso, na metodologia da AIR, a avaliação do *status quo* deve funcionar como linha de base, uma referência necessária para comparação das alternativas consideradas.

A manutenção do atual regramento regulatório implicaria na manutenção dos custos para os usuários, entretanto serão mantidos também os atuais veículos sem as comodidades já reiteradamente citadas. Em um ambiente de constante evolução tecnológica e mudanças climáticas, a manutenção do *status quo* poderá levar a fuga dos usuários do sistema regular de transporte rodoviário em razão da ausência de comodidades como carregador para aparelhos eletrônicos, *internet* via *Wi-Fi* e ar-condicionado, para outros tipos de serviços que não possuem a devida autorização da Agência Reguladora.

12. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO:

Como estratégia de implementação da proposta, caso se entenda como viável, há a necessidade de estabelecer uma resolução específica que defina as regras para:

- determinar quais características dos veículos serão elegíveis para o serviço semiurbano diferenciado;
- e
- definir a metodologia de cálculo tarifário para o serviço semiurbano diferenciado.

Nessa regulamentação, deverão estar previstas ainda as informações a serem enviadas à AGR no pleito de conversão do serviço. No entanto, outros elementos a constar nessa eventual resolução podem ser acrescidos.

Além disso, a fiscalização deverá ser realizada pela Agência, por meio de análises acerca da real utilização destes veículos nos termos autorizados, bem como da verificação do adequado fornecimento de informações aos usuários, com aplicação de sanções cabíveis em caso de descumprimento.

13. CONCLUSÃO:

Com base na análise multicritério apresentada, a Análise de Impacto Regulatório (AIR) conclui que a regulamentação do serviço semiurbano diferenciado é viável adotando-se a alternativa III - **Metodologia da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos, com utilização dos conceitos da Resolução nº 171/2005 -CG**, como aquela que melhor se adequa ao binômio remuneração pelos investimentos realizados, à isonomia regulatória entre os operadores e à modicidade tarifária aos usuários.

O desenvolvimento desta alternativa regulatória será realizada por meio de uma Nota Técnica específica, com as respectivas instruções, que apresentarão a proposta de um coeficiente tarifário e de um novo Fator de Correlação Tarifária.

Responsáveis pela análise:

13. CONCLUSÃO:**Gabriella Queiroz Brito**

Assessora A3

Rafael Barbosa de Carvalho

Gerente de Regulação Econômica

Thiago Nepomuceno Carvalho

Assessor Especial AE1

De acordo:

Eduardo Henrique da Cunha

Diretor de Regulação e Fiscalização

GOIANIA, 19 de fevereiro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL BARBOSA DE CARVALHO, Gerente**, em 20/02/2025, às 15:48, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **GABRIELLA QUEIROZ BRITO, Assessor (a)**, em 20/02/2025, às 15:49, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO HENRIQUE DA CUNHA, Diretor (a)**, em 20/02/2025, às 15:51, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO NEPOMUCENO CARVALHO, Assessor (a)**, em 20/02/2025, às 15:55, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1 informando o código verificador **70986659** e o código CRC **29FAFCAA**.

ASSESSORIA TÉCNICA DA PRESIDÊNCIA
AVENIDA GOIÁS S/Nº, EDIFÍCIO VISCONDE DE MAUÁ - Bairro SETOR CENTRAL - GOIANIA - GO -
CEP 74005-010 - (62)3226-6601.



Referência: Processo nº 202500029000826



SEI 70986659