



NOTA TÉCNICA PRELIMINAR Nº 1/2025/AGR/GERE-06087

1. OBJETIVO

1.1. Esta Nota Técnica^[1] tem como objetivo apresentar uma proposta de revisão da metodologia de cálculo dos valores de outorga aplicáveis ao Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Goiás (TRIP), a partir de novas condições para interessados pela prestação de serviço público do TRIP.

1.2. Nesse contexto, foi realizada a avaliação da metodologia atualmente vigente no ordenamento jurídico-regulatório estadual, com a finalidade de propor uma alternativa mais aderente às realidades dos municípios e às condições operacionais do serviço, conforme os fundamentos estabelecidos no §6º do art. 11 do [Decreto nº 8.444/2015](#).

1.3. Dessa forma, propõe-se a revisão da metodologia de cálculo dos valores de outorga aplicáveis ao serviço em questão, com base na flexibilização permitida pelo referido decreto. O objetivo é ajustar os valores de outorga relativos a linhas com baixa demanda operacional ou viabilidade econômica insignificante, buscando maior aderência à realidade do sistema, além de sugerir novas condições para implementação nos trechos abrangentes ao estudo.

1.4. A análise técnica procurará garantir que tais ajustes considerem as especificidades do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros dos municípios atendidos e promovam a sustentabilidade do serviço, servindo como subsídio à elaboração de nova normativa regulatória, em substituição à [Resolução Normativa nº 120/2018-CR](#), atualmente revogada.

1.5. A demanda por esses estudos decorre da Portaria AGR nº 247/2024 (SEI nº 62988758) com a contribuição do servidor Pedro Augusto Gonzaga Moreira, lotado na Gerência de Transportes (AGR/GET), que solicitou a avaliação e eventual proposta de aprimoramento da metodologia vigente.

2. SÚMULA FÁTICA

2.1. Em 26 de julho de 2024, foi publicada no Diário Oficial do Estado de Goiás (DOE/GO) a Portaria AGR nº 247/2024 (SEI nº 62986156), que instituiu o Grupo de Trabalho (GT) composto pelos(as) servidores(as) Rafael Barbosa de Carvalho, Delano Pádua Pacheco, Ueuber Braz de Oliveira, Hermes Carlos de Figueiredo, Adriana Rosaura de Castro Batista, Gabriella Queiroz Brito e Hugo Siqueira Vinhal. O objetivo do GT é avaliar uma metodologia compatível com a natureza do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (TRIP), considerando as realidades dos municípios atendidos e os fundamentos dispostos no § 6º do art. 11 do [Decreto nº 8.444/2015](#), além do contexto normativo relacionado à [Resolução Normativa nº 120/2018-CR](#), atualmente revogada.

2.2. Em 06 de agosto de 2024, foi realizada a primeira reunião do GT, ocasião em que foram discutidos aspectos preliminares da metodologia vigente, a necessidade de dados e informações para a análise dos valores de outorga, bem como a apresentação inicial de cenários alternativos para eventual alteração da metodologia (Ata nº 001/2024 - SEI nº 63302230).

2.3. Em 13 de agosto de 2024, na segunda reunião do GT, definiu-se o cenário alternativo de cálculo dos valores de outorga. Destacou-se, na ocasião, a necessidade de validação dos dados relativos às linhas que percorrem trechos de rodovias com pavimentação encascalhada ou de padrão pioneiro (Ata nº 002/2024 - SEI nº 63585427).

2.4. Em 06 de maio de 2025, foi realizada a terceira reunião do GT, registrada na Ata de Reunião nº 6/2025 - AGR/GO (SEI nº 74036694). Na ocasião, foi apresentada e aprovada a metodologia complementar para definição da baixa demanda operacional, baseada em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Goiás Turismo, que classifica os municípios em níveis de atratividade. Após simulações efetuadas não se obteve resultados robustos com a realidade operacional.

2.5. Acerca disso, o Grupo de Trabalho se reuniu e identificou uma outra alternativa regulatória por meio de Eixos Rodoviários como mecanismo mais condizente para tratar o valor de outorga sobre os eventos de baixa demanda operacional e viabilidade econômica insignificante.

2.6. Por fim, foram definidos os encaminhamentos para elaboração da planilha geral das linhas e da nota técnica final.

3. COMPETÊNCIAS GERAIS E ESPECÍFICAS

- 3.1. [Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999](#);
- 3.2. [Lei nº 18.673, de 21 de novembro de 2014](#);
- 3.3. [Decreto nº 8.444, de 01 de setembro de 2015](#);
- 3.4. [Resolução nº 0040, de 02 de setembro de 2015](#);

3.5. [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#): essa resolução estabelece o procedimento para o cálculo do valor de outorga nos serviços de baixa demanda operacional ou nos percursos com viabilidade econômica insignificantes nas linhas do TRIP, em que eram considerados os seguintes cálculos:

O cálculo do valor de outorga se dará pela seguinte expressão matemática:

$$VO = Coef \times Ext \times Dias \times N + i$$

Onde:

VO = valor de outorga;

Ext = extensão da linha, de origem a destino;

Dias = quantidade de dias constante no prazo de vigência do Termo de Autorização;

N = Fator de viagens, calculado pela seguinte expressão:

$$N = Vsemana$$

7

Onde:

Vsemana = número de viagens, de ida e volta, em uma semana, previstas durante o prazo de vigência do Termo de Autorização.

i = fator de correção;

Onde:

$i = 0$, quando N for menor ou igual a 2;

$i = Coef \times Ext \times Dias \times (Vsemana - 2) \times 0,2$, quando N for maior do que 2, mas menor ou igual a 4;

$i = Coef \times Ext \times Dias \times (Vsemana - 2) \times 0,3$, quando N for maior do que 4, mas menor ou igual a 8;

$i = Coef \times Ext \times Dias \times (Vsemana - 2) \times 0,4$, quando N for maior do que 8;

Na aplicação da fórmula do Valor de Outorga (VO), o fator N nunca será maior do que 2 (dois), sendo que, nesta situação, o seu valor será utilizado para a determinação do fator de correção "i".

3.6. Diante do exposto, segue uma análise da eventual alteração de metodologia que trata sobre o cálculo do valor de outorga para os serviços de baixa demanda operacional ou nos percursos com viabilidade econômica insignificante.

4. ANÁLISE DA ALTERAÇÃO DA METODOLOGIA

4.1. O [Decreto nº 8.444/2015](#), prevê em seu art. 11, § 6º a flexibilização do valor da outorga em casos de serviços de baixa demanda operacional ou nos percursos com viabilidade econômica insignificante, conforme transrito abaixo:

§ 6º Nos serviços de baixa demanda operacional ou nos percursos com viabilidade econômica insignificante, o cálculo do valor de outorga poderá ser flexibilizado, conforme definido em resolução do ente regulador. (Acrecido pelo Decreto nº 9.96, de 28 de novembro de 2017.)

4.2. A fim de atender esse permissivo regulamentar, a [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#) estabeleceu uma metodologia para o cálculo do valor de outorga, considerando parâmetros como: o coeficiente tarifário do serviço convencional de rodovia com piso tipo I (sem ICMS), a extensão da linha (de origem a destino), o período de vigência do Termo de Autorização (em dias) e um fator de correção para ajustar o valor de outorga conforme o número de viagens, de forma a refletir a demanda operacional do serviço.

4.3. Durante a vigência da [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#), empresas como Araguatur, Moreira, Expresso Marly e Expresso São Luiz formalizaram pedidos de redução do valor da outorga, fundamentando-se nos critérios previstos na própria normativa, notadamente aqueles relacionados à baixa demanda operacional e à limitação econômica de determinadas linhas. As justificativas apresentadas incluíam os seguintes pontos:

4.3.1. Araguatur Viagens e Turismo EIRELI ME: manifestou baixa demanda operacional decorrente da pandemia COVID 19, SEI nº 000030159304;

4.3.2. Empresa Moreira Ltda: manifestou baixa demanda operacional decorrente da pandemia

COVID 19, SEI nº 000030158295;

4.3.3. Expresso Marly Ltda: manifestou baixa demanda operacional decorrente da pandemia COVID 19, SEI nº 000029647868;

4.3.4. Expresso São Luiz Ltda: alegou os princípios da razoabilidade e legalidade para os recálculos das parcelas de outorga, SEI nº 000032895134;

4.4. Informa-se que, nas situações relatadas anteriormente, as empresas Araguatur, Moreira, Expresso Marly e Expresso São Luiz formalizaram a renúncia ao pedido de aplicação da [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#), conforme registrado nos Termos de Acordo - CCMA/PGE nº 160/2023 (SEI nº 56631640), nº 6/2024 (SEI nº 56492732), nº 150/2023 (SEI nº 54158203) e nº 8/2024 (SEI nº 58034690), item 2.1, § 2º, respectivamente.

4.5. Em outro contexto, a empresa Primeira Classe Transportes apresentou requerimento solicitando o recálculo das parcelas de outorga, fundamentado na concorrência desleal com o transporte clandestino e na competição com operadoras intermunicipais (SEI nº 60748248), o que resultou no encaminhamento do pleito, pelo Conselheiro Presidente da AGR, à Diretoria de Regulação e Fiscalização para análise e deliberação sobre a continuidade dos estudos referentes à alteração da metodologia de cálculo das outorgas (SEI nº 62667813).

4.6. Diante do conjunto de casos analisados, observa-se que a proposta regulatória contida na [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#), não consegue oferecer uma solução regulatória para os problemas de baixa demanda operacional ou percursos com viabilidade econômica insignificantes. Isso ocorre porque, os instrumentos previstos mostraram-se restritos ao ajuste do valor por meio da variação do número de viagens ofertadas semanalmente, o que pode não abranger a complexidade dos desafios enfrentados em certos contextos operacionais.

4.7. Nesse cenário, constata-se que as dificuldades enfrentadas pelas autorizatárias para manter a viabilidade da operação não se limitam à questão da frequência mínima de viagens — principal variável considerada na [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#). Há também fatores econômicos e estruturais que impactam diretamente a sustentabilidade dos serviços autorizados.

4.8. Sob a ótica econômica, é importante considerar que as empresas autorizatárias enfrentam custos fixos expressivos para a manutenção da operação, ainda que a demanda seja reduzida. Entre esses custos, destacam-se os relativos à manutenção da frota, cumprimento de obrigações trabalhistas e previdenciárias, aquisição de peças e insumos, entre outros necessários à prestação regular do serviço.

4.9. Além das dificuldades operacionais e econômicas, destaca-se ainda a atuação do transporte irregular e clandestino. Essa externalidade impõe uma concorrência desleal ao operar à margem da regulação, com preços inferiores e sem os custos associados à legalidade e à segurança, afetando não apenas a sustentabilidade das empresas autorizadas, mas também colocando em risco a integridade física dos passageiros, diante da ausência de fiscalização técnica e de seguros obrigatórios.

4.10. Diante das limitações observadas na aplicação da metodologia anteriormente prevista na [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#), optou-se por aprofundar a análise técnica, com o objetivo de desenvolver critérios mais aderentes à realidade operacional de determinadas linhas. Para tanto, o presente estudo foi estruturado em duas frentes complementares:

4.10.1. A primeira frente dedica-se ao conceito de eixos rodoviários para atender a baixa demanda operacional em que são compreendidas localidades fora dos eixos rodoviários principais do Estado de Goiás.

4.10.2. A segunda volta-se à caracterização da viabilidade econômica insignificante, com base na análise dos impactos operacionais e financeiros decorrentes da utilização de trechos em rodovias não pavimentadas nos percursos autorizados. Essa condição acarreta elevação significativa dos custos operacionais, comprometendo a atratividade econômica da prestação do serviço, ao impor maior desgaste veicular, incremento no consumo de insumos e aumento da frequência de manutenções preventivas e corretivas.

5. **METODOLOGIA - NOVA PROPOSTA REGULATÓRIA**

5.1. Após o diagnóstico dos problemas regulatórios relacionados a [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#), busca-se avaliar uma nova proposta regulatória com o intuito de revisar os critérios técnicos de baixa demanda operacional ou viabilidade econômica insignificante, a partir da incorporação de elementos adicionais que permitam captar, de forma mais precisa, os aspectos da operação relacionado na prestação do serviço autorizado.

5.2. Nestes termos, define-se a baixa demanda operacional como o transporte rodoviário

intermunicipal de origem e destino que não possuem volume regular de passageiros compatível para operar com frequência em condições específicas dentro do eixo rodoviário eixos múltiplos.

5.3. EIXO RODOVIÁRIO

5.3.1. Nestes termos, a proposta regulatória consiste em definir a partir de eixos rodoviários do Estado de Goiás, cujas rotas rodoviárias interligam municípios de importância estratégica consonante a relevância do fluxo de passageiros que utilizam o sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Para isto, define-se como eixo rodoviário o trajeto rodoviário que possui origem e o destino com conexão entre diferentes municípios, conforme a alta densidade de tráfego, centros urbanos e econômicos e infraestrutura desenvolvida.

5.3.2. Portanto, eixos rodoviários envolvem uma maior demanda por apresentarem melhores condições operacionais para oferta do serviço público.

5.3.3. A proposta regulatória estabelece os seguintes eixos rodoviários que passam pelos seguintes municípios:

5.3.3.1. Eixo 1 - Goiânia a Porangatu: Goiânia, Nerópolis, Petrolina de Goiás, São Francisco de Goiás, Jaraguá, Rianápolis, Rialma, Ceres, São Luiz do Norte, Uruaçu, Campinorte, Mara Rosa, Estrela do Norte, Santa Tereza de Goiás e Porangatu;

5.3.3.2. Eixo 2 - Goiânia a Posse: Goiânia, Terezópolis de Goiás, Anápolis, Abadiânia, Alexânia, Formosa, Vila Boa, Alvorada do Norte, Simolândia e Posse;

5.3.3.3. Eixo 3 - Goiânia a Catalão: Goiânia, Bonfinópolis, Leopoldo de Bulhões, Silvânia, Vianópolis, Orizona, Pires do Rio, Urutaí, Ipameri e Catalão;

5.3.3.4. Eixo 4 - Goiânia a Cladas Novas: Goiânia, Bela Vista de Goiás, Cristianópolis e Caldas Novas;

5.3.3.5. Eixo 5 - Goiânia a Itumbiara: Goiânia, Aparecida de Goiânia, Hidrolândia, Professor Jamil, Morrinhos e Itumbiara;

5.3.3.6. Eixo 6 - Goiânia a Santa Rita do Araguaia: Goiânia, Abadia de Goiás, Guapó, Posselândia, Cezarina, Indiara, Acreúna, Santo Antônio da Barra, Rio Verde, Jataí, Mineiros e Santa Rita do Araguaia;

5.3.3.7. Eixo 7 - Goiânia a Aragarças: Goiânia, Trindade, Santa Bárbara de Goiás, Claúdinaópolis, Nazário, Turvânia, Firminópolis, São Luís de Montes Belos, Israelândia, Iporá, Arenópolis, Piranhas, Bom Jardim de Goiás e Aragarças;

5.3.3.8. Eixo 8 - Goiânia a Aruanã: Goiânia, Trindade, Santa Bárbara de Goiás, Claúdinaópolis, Anicuns, Sanclerlândia, Buriti de Goiás, Novo Brasil, Jussara, Britânia e Aruanã;

5.3.3.9. Eixo 9 - Goiânia a São Miguel do Araguaia: Goiânia, Inhumas, Itauçu, Itaberaí, Goiás, Faina, Araguapaz, Mozarlândia, Nova Crixás e São Miguel do Araguaia;

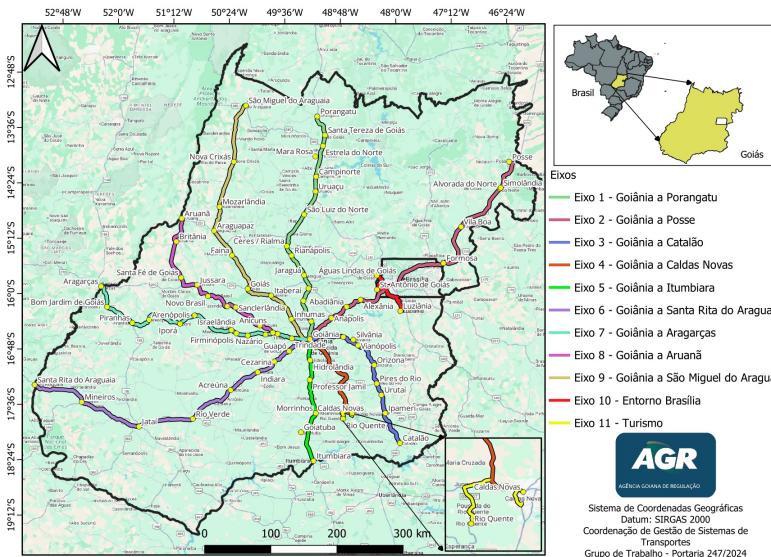
5.3.3.10. Eixo 10 - Entorno de Brasília: Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia;

5.3.3.11. Eixo 11 - Eixo Turismo: Caldas Novas, Pousada do Rio Quente e Rio Quente.

5.3.4. Por definição, comprehende-se que “Eixos Múltiplos” correspondem às linhas de transporte rodoviário intermunicipal que atende municípios localizados em dois ou mais eixos rodoviários.

5.3.5. Em termos gráficos, segue a Figura 1 em que está representada os eixos rodoviários relativos ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Goiás (TRIP).

Figura 1 - Eixos Rodoviários do TRIP.



5.3.6. Percebe-se pela Figura 1, que nem todos os 246 (duzentos e quarenta e seis) municípios goianos integram um determinado eixo rodoviário bem como os municípios que fazem parte de determinada seção se localizam o referido eixo. Para isto, se faz necessário estabelecer o procedimento relativo ao percentual de municípios que fazem parte das seções e integram um determinado eixo rodoviário.

5.3.7. A expressão matemática que expressa está relação, segue detalhado abaixo:

$$X = \frac{\sum_{i=1}^n f x_i + f x_2 + \dots + f x_n}{y}$$

Em que:

X: Percentual de municípios que integram um determinado eixo rodoviário;

f: frequência de municípios que integram um determinado eixo rodoviário;

x: Quantidade de municípios que integram um determinado eixo rodoviário;

y: Quantidade de seções que integram uma determinada linha do transporte.

5.3.8. Após efetuar o cálculo do percentual de municípios que integram um determinado eixo rodoviário, estabelece-se os intervalos relativos ao fator de desconto para aplicação, conforme Tabela 1.

Tabela 1. Premissa fator de desconto.

Intervalo	Desconto
$0\% \leq X \leq 20\%$	100%
Se n seções ≤ 3 e fora do eixo > 0	100%
Se "Eixos Múltiplos" e n seções ≤ 3	100%

5.3.9. A partir do intervalos apresentados na Tabela 1, pode-se inferir as seguintes condições para aplicação do fator de desconto:

5.3.9.1. Fator de desconto 100% (cem por cento):

- Linha de transporte rodoviário intermunicipal de origem e destino em que o escore relativo ao percentual de municípios que integram um determinado eixo rodoviário é inferior e igual a 20%;
- Linha de transporte rodoviário intermunicipal de origem e destino em que a quantidade de seções sejam inferior ou igual a 3 (três) e pelo menos 1 (uma) delas fora do eixo rodoviário;
- Linha de transporte rodoviário intermunicipal de origem e destino estiverem

localizados "Eixos Múltiplos" condicionado a quantidade de seções inferiores e/ou igual a 3 (três).

5.3.10. Os resultados individualizados relacionados ao Eixo Rodoviário seguem detalhados no documento Planilha - Flexibilização de Outorga Atualizada, aba Linhas Autorizadas Individuais, SEI nº 81112168.

5.3.11. Após a apresentação da metodologia, busca-se definir uma classificação para definir os critérios de aplicação de descontos sobre o valor da outorga das linhas autorizadas e instruir a definição dos valores de outorgas para chamamentos públicos em que a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização tiver o interesse de realizar.

5.3.12. É importante destacar que a proposta regulatória apresentada está fundamentada a partir de uma análise criteriosa elaborada pelos técnicos da Gerência de Transportes (AGR/GET) que olharam caso a caso para propor o critério de desconto. Assim, sob esta abordagem, a AGR/GET destaca que as linhas de transporte rodoviários possuem pelo menos 3 (três) seções e que pelo menos 1 (uma) esteja fora do eixo, devem ter o fator de desconto de 100% (cem por cento). Isto se justifica pelo fato de que apesar de estarem inseridas nos eixos, a limitação de demanda ocorre devido aos municípios que estão fora do mesmo.

5.3.13. Sob esta égide, buscou-se construir um índice que reflita a realidade operacional a partir das linhas autorizadas e estudos de casos para fins de chamamento público para autorização de linhas de transporte.

5.3.14. Por fim, essa metodologia traz maior precisão na identificação de contextos para atender a baixa demanda, promovendo objetividade, reproduzibilidade e simplicidade dos fundamentos técnicos exigidos no processo regulatório.

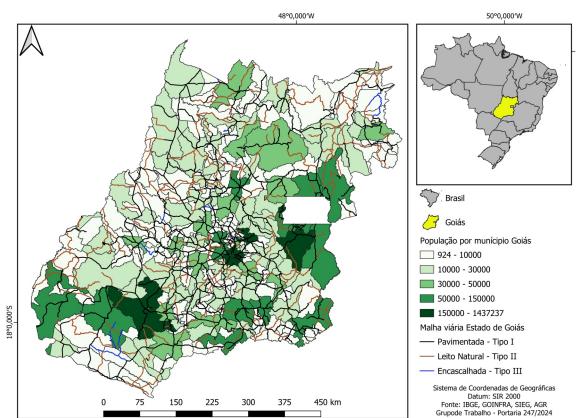
5.4. VIABILIDADE ECONÔMICA INSIGNIFICANTE

5.4.1. Além da análise por meio de Eixos Regulatórios que visa identificar municípios fora dos eixos rodoviários e que atestam uma realidade operacional com viés de baixa demanda, reconhece-se a existência de situações em que, ainda que haja alguma demanda, as condições operacionais implicam em viabilidade econômica reduzida ou insignificante para a prestação do serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (TRIP). Nessas situações, os custos adicionais associados ao tipo de infraestrutura viária impactam diretamente nas operações.

5.4.2. Como definição, tem-se a viabilidade econômica insignificante a qual baseia-se na linha que opera em trechos de rodovias não pavimentadas.

5.4.3. Segundo dados da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra)^[21], 38,73% da malha rodoviária estadual permanece sem pavimentação. Observa-se que as áreas com menor contingente populacional — e consequentemente menor atratividade para o serviço de transporte intermunicipal — tendem a ser justamente aquelas conectadas por trechos não pavimentados (Figura 2). As rodovias não pavimentadas apresentam maiores exigências operacionais, como manutenção mais frequente dos veículos, menor velocidade média, maior tempo de percurso e maior desgaste da frota. Além disso, os riscos de interrupções e acidentes são superiores, o que afeta diretamente nos custos totais da operação.

Figura 2. População do Estado de Goiás - Censo 2022 e Malha Rodoviário do Estado de Goiás.

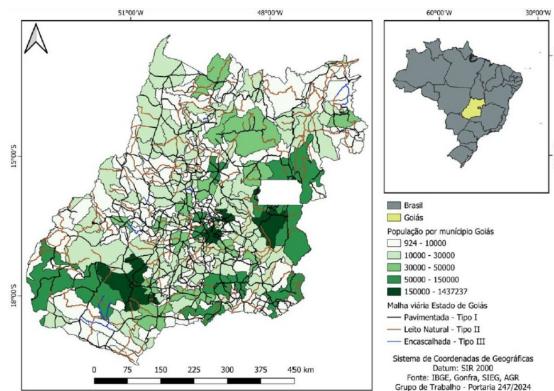


5.4.4. A Figura 2, apresenta as localidades com maior concentração populacional no Estado, com base na intensidade de cor no mapa e nas respectivas rotas, considerando as características do pavimento. As informações extraídas são do último censo demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, que apresentou o número total da população

do Estado de Goiás em 7.056.495 (sete milhões, cinquenta e seis mil, quatrocentos e noventa e cinco) pessoas.

5.4.5. De forma análoga, as linhas autorizadas pela AGR também exibem a mesma correlação entre os serviços operados em trechos pavimentados e a maior concentração populacional no Estado de Goiás, como pode-se observar na Figura 3.

Figura 3. Rotas das Linhas Autorizadas e em Chamamento Público.



5.4.6. Considerando essa realidade, propõe-se a aplicação de um fator de desconto nos valores de outorga, proporcional à extensão de rodovias não pavimentadas no itinerário da linha autorizada. Essa medida busca reconhecer as condições operacionais adversas enfrentadas em determinados trechos. Ao incorporar essa variável, amplia-se a aderência entre o modelo regulatório e as particularidades locais, incentivando a manutenção de rotas que atendem essas populações.

5.4.7. A aplicação desses fatores contribui para o equilíbrio do sistema, especialmente em áreas caracterizadas por menor atratividade e infraestrutura viária limitada. Ao alinhar os instrumentos regulatórios às condições concretas do território, fortalece-se a continuidade e a efetividade da política pública de transporte, sendo uma estratégia que busca ampliar o alcance do serviço e promove a mobilidade intermunicipal.

5.4.8. O critério estabelecido leva em consideração o percentual do itinerário total que ocorre sobre rodovias não pavimentadas (RNP), definindo-se os parâmetros para aplicação do desconto conforme Tabela 2.

Tabela 2. Critério de Desconto por Trecho de Rodovias Não Pavimentadas.

Percentual de Rodovia Não Pavimentada (RNP)	Fator de Desconto
RNP > 30%	100%

5.4.9. A partir do intervalo apresentado na Tabela 2, tem-se a seguinte condição para estabelecer o fator de desconto:

5.4.9.1. Fator de desconto 100% (cem por cento):

a) Linha de transporte rodoviário intermunicipal autorizada que possui o percentual de rodovias não pavimentadas superior a 30% (trinta por cento) em relação a extensão total da mesma linha de transporte autorizada.

5.4.10. A aplicação desses fatores contribui para o equilíbrio do sistema, especialmente em áreas caracterizadas por menor atratividade e infraestrutura viária limitada. Ao alinhar os instrumentos regulatórios às condições concretas do território, fortalece-se a continuidade e a efetividade da política pública de transporte, sendo uma estratégia que busca ampliar o alcance do serviço e promove a mobilidade intermunicipal. Os resultados individualizados relacionados a Viabilidade Econômica Insignificante seguem detalhados no documento Planilha - Flexibilização de Outorga Atualizada, aba Linhas não pavimentadas, SEI 81112168.

5.5. **APLICAÇÃO DOS CRITÉRIOS DE FORMA INTEGRADA**

5.6. No escopo da nova proposta regulatória, as linhas autorizadas serão analisadas com base em dois critérios distintos e complementares: eixo rodoviário e viabilidade econômica insignificante decorrente da ausência de pavimentação. Cada critério possui metodologia própria e resulta em um percentual de desconto aplicável ao valor da outorga.

5.7. Para assegurar maior aderência entre a realidade operacional e os instrumentos regulatórios, **prevalecerá o desconto apurado entre os critérios de eixos múltiplos ou de**

rodovia não pavimentada.

5.8. Tal abordagem evita a sobreposição de benefícios, ao mesmo tempo em que assegura que a condição mais restritiva de operação — seja por localizarem fora do eixo rodoviário ou infraestrutura deficitária — seja devidamente considerada na definição dos encargos regulatórios aplicáveis.

6. RESULTADOS DA APLICAÇÃO DA NOVA METODOLOGIA

6.1. Ao aplicar o método proposto, que considera como critérios a baixa demanda, caracterizada pela localização fora de eixos rodoviários pré-definidos e a viabilidade econômica insignificante, evidenciada pela ausência de pavimentação das vias, os resultados obtidos no no Estado de Goiás, segue no Anexo - Resultados da Flexibilização do Valor de Outorga (SEI nº 81112521).

6.2. A partir dos resultados com a aplicação dos critérios de desconto estabelecidos com base na ausência de pavimentação e na baixa demanda, em que foram selecionadas 325 linhas de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, 128 linhas (39%) foram contempladas com desconto de 100% no valor da outorga.

6.3. Ao realizar um estudo de impacto regulatório com a referência do coeficiente tarifário do serviço convencional (sem ICMS) definido pela Resolução Normativa nº 301/2025 (SEI nº 76622349) a partir da proposta de revisão metodológica, verificou-se uma redução no valor agregado da outorga equivalente a R\$ 153.182.148,05 (cento e cinquenta e três milhões, cento e oitenta e dois mil cento e quarenta e oito reais e cinco centavos) ante a R\$ 196.180.844,39 (cento e noventa e seis milhões, cento e oitenta mil oitocentos e quarenta e quatro reais e trinta e nove centavos), o que perfaz uma redução aproximada de **21,92% (vinte e um inteiros e noventa e dois centésimos por cento).**

6.4. Essa variação decorre da aplicação de fatores de desconto às linhas que atendem municípios fora dos principais corredores logísticos e, portanto, inseridos em contextos de menor atratividade geográfica para o setor de transporte, bem como àquelas que operam em trechos de rodovia não pavimentada. Ao reconhecer as desigualdades estruturais no acesso ao transporte intermunicipal, a proposta busca maior equidade regulatória. Ajustar os valores de outorga de forma sensível à localização e à infraestrutura não apenas contribui para a sustentabilidade das operações em regiões de menor viabilidade econômica, como também reforça o papel da regulação como instrumento de universalização do serviço e garantia do direito à mobilidade.

7. BENEFÍCIOS DA NOVA PROPOSTA

7.1. A proposta de revisão metodológica para flexibilização dos valores de outorga incorpora critérios objetivos que reconhecem as condições operacionais adversas enfrentadas por operadores do TRIP. Ao estabelecer descontos proporcionais, a metodologia assegura incentivos regulatórios, promovendo a compatibilização entre os encargos cobrados e a realidade do serviço prestado.

7.2. Essa modelagem regulatória visa preservar a continuidade do transporte intermunicipal em regiões com baixa demanda operacional ou infraestrutura rodoviária limitada, evitando desestímulo à operação por parte das empresas autorizadas. Outrossim, mitigar o risco de desatendimento em algumas regiões, alinhando a regulação ao princípio da universalização do acesso aos serviços públicos.

7.3. Além disso, ao fomentar a permanência ou eventual entrada de operadores em regiões menos atrativas sob a ótica econômica, a proposta favorece a integração regional e a mobilidade da população. Trata-se de uma medida que busca garantir maior sustentabilidade do serviço, promovendo, de forma indutora, o atendimento com maior equilíbrio em todo o território regulado.

8. REQUISITOS PARA CONTEMPLAR A NOVA PROPOSTA

8.1. Para que as empresas autorizadas possam ser revestidas de descontos nos valores de outorga deverão atender aos seguintes requisitos:

8.1.1. **Comprovação do trecho não pavimentado:** As empresas devem apresentar documentação que comprove a operação em trechos de rodovias não pavimentadas. Essa comprovação pode ser realizada por meio de mapas, laudos técnicos ou relatórios que identifiquem as características da malha rodoviária, evidenciando que os serviços são prestados em condições que justifiquem a aplicação dos descontos. Isso é fundamental para garantir que os benefícios sejam direcionados a serviços que realmente enfrentam desafios operacionais devido à infraestrutura inadequada.

8.1.2. **Regularidade fiscal e trabalhista:** As operadoras devem estar em conformidade com suas obrigações fiscais e trabalhistas. Para isso, é necessário apresentar certidões negativas de

débitos que comprovem a regularidade em relação a tributos federais, estaduais e municipais, assim como a regularidade com as obrigações trabalhistas. Essa medida assegura que as empresas estejam em dia com suas responsabilidades e contribui para um ambiente de competição leal.

8.1.3. **Adesão ao bilhete de passagem eletrônico (BPe):** As empresas precisam comprovar a adesão ao Bilhete de Passagem Eletrônico (BPe), que visa modernizar e agilizar o processo de embarque e desembarque de passageiros. A utilização do BPe não só melhora a eficiência operacional, mas também contribui para a transparência e rastreabilidade dos serviços prestados, facilitando o controle e a fiscalização das operações.

8.2. Ressalta-se que empresas do sistema de transporte rodoviário que atuam operando em linhas interestaduais em conjunto com as linhas intermunicipais **não serão abrangidas por esta proposta regulatória.**

8.3. Para fins de implementação do fator de desconto a ser aplicado sobre o valor da outorga deverá ser realizada por meio de adesão do interessado a um edital de chamamento público específico para linhas enquadradas como de baixa demanda e/ou viabilidade econômica insignificante.

9. REVISÃO DE REQUISITOS PARA VEÍCULO RESERVA

9.1. Com a implementação da metodologia de cálculo a partir do fator de desconto sobre o valor de outorga do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros para eventos enquadrados como de baixa demanda operacional e viabilidade econômica insignificante em que a quantidade de seções sejam inferior ou igual a 3 (três) e pelo menos 1 (uma) delas fora do eixo rodoviário ou "Eixos Múltiplos" condicionado a quantidade de seções inferiores a 3 (três), poderão ser suscetíveis a isenção de veículo reserva que atualmente está disciplinada pelo inciso VI do artigo 19 da Resolução Normativa nº 0040/2015-CR^[3], nos seguintes termos descritos abaixo:

9.1.1. Comprovação de reduzido caráter competitivo do chamamento público referente a linha de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no âmbito do Estado de Goiás;

9.1.2. Trecho da linha de transporte rodoviário intermunicipal entre a origem e destino igual ou inferior a 80 km (oitenta quilômetros).

9.2. Em suma, esta proposta regulatória tem o enfoque de que seja potencializado a prestação de serviços do TRIP no interior do Estado de Goiás onde não houve propostas apresentadas em chamamentos públicos tal como incentivar a constituição de projetos técnico-operacionais para atender localidades que necessitam do serviço a ser prestado.

10. CONCLUSÃO

10.1. A presente Nota Técnica Preliminar atende à incumbência da Portaria AGR nº 247/2024 (SEI nº 62988758), destacando a necessidade de revisar a metodologia de flexibilização dos valores de outorga para o transporte rodoviário intermunicipal no Estado de Goiás. A proposta do fator de descontos sobre o valor de outorga e a isenção do veículo reserva, visa incentivar a atuação das empresas em condições linhas de transporte com baixa demanda operacional ou por conta da infraestrutura viária limitada. O incentivo regulatório a ser conferido via redução da outorga, busca garantir à população local o acesso ao transporte.

10.2. Foram definidos requisitos claros para que as operadoras tenham o fator de desconto, promovendo as devidas comprovações. Essa revisão considera as realidades sociais dos municípios e a flexibilização do [Decreto nº 8.444/2015](#), com o intuito de subsidiar uma nova normativa que substitua o procedimento previsto a [Resolução Normativa nº 120/2018-CR](#). Recomenda-se que a futura Resolução Normativa incorpore a metodologia apresentada, salientando que os resultados aqui descritos configuram uma análise técnico e econômico-financeira preliminar.

10.3. Além disso, é necessário que a área competente reveja os valores de outorga por meio de um fator de desconto tanto para as autorizatárias do serviço de transporte rodoviário intermunicipal quanto aquelas que por ventura explorarão por meio de novos serviços oriundas de chamamento público e são enquadradas em circunstâncias de baixa demanda operacional ou viabilidade econômica reduzida por transitarem **majoritariamente** fora dos 11 (onze) eixos rodoviários definidos ou em vias não pavimentadas, respectivamente definidas neste documento técnico.

10.4. Para isto, é de suma importância que estas autorizatárias apresentem os requisitos para contemplar a proposta de redução da outorga. Ressalta-se que a AGR poderá revisar o fator de desconto quando houver uma **mudança na condição do pavimento ou eventuais alterações de eixos rodoviários.**

10.5. Assevera-se que o trabalho deste Grupo de Trabalho e com a colaboração do servidor

Pedro Augusto Gonzaga Moreira destinou-se aos aspectos técnicos-operacionais para propor uma solução regulatória de tal forma a ajustar os valores de outorga para os eventos suscetíveis a flexibilização. Assevera-se que os estudos econômicos apresentados não se imiscui de questões de ordem jurídica e de submissão a participação social para efetivação.

10.6. Por fim, recomenda-se ainda que as devidas tratativas supramencionadas no âmbito administrativo sejam avalizadas pela Procuradoria Setorial assegurando a conformidade legal das alterações sugeridas.

Notas:

1. ¹ Essa Nota Técnica substitui a Nota Técnica nº 37/2024 - AGR/GERE (SEI nº63622985)
2. ¹ Corresponde a rodovias pavimentadas, duplicadas, pavimentação da duplicação). Endereço: <https://cdn.goinfra.go.gov.br/site/assets/paginas/images/Mapa%20Rodovi%C3%A1rio%202024.pdf> (sítio visitado em 15 de outubro de 2024).
3. ¹ VI - relação dos veículos a serem utilizados nas linhas, com identificação de modelo, ano de fabricação e placa, contemplando, inclusive, a frota reserva, de ao menos 10% da frota reserva, sendo no mínimo 1 (um) veículo.



Documento assinado eletronicamente por **HERMES CARLOS DE FIGUEIREDO, Analista de Gestão Administrativa**, em 15/10/2025, às 09:55, 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, Gerente**, em 15/10/2025, às 10:22, 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 **UEUBER BRAZ DE OLIVEIRA, Coordenador (a)**, em 15/10/2025, às 11:02, 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 **ADRIANA ROSAURA DE CASTRO BATISTA, Assessor (a)**, em 15/10/2025, às 11:40, 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 **HUGGO SIQUEIRA VINHAL, Contador (a)**, em 15/10/2025, às 11:42, 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 **RAFAEL BARBOSA DE CARVALHO, Gerente**, em 15/10/2025, às 11:43, 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 **74996818** e o código CRC **CE3EA6CB**.



Referência: Processo nº 202400029003361



SEI 74996818