



ESTADO DE GOIÁS

AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA

RELATÓRIO DE AIR Nº 9 / 2025 - AGR

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

- 1.1. Trata o Relatório de Análise de Impacto Regulatório acerca da necessidade de revisar a metodologia de flexibilização dos valores de outorga aplicáveis ao Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Goiás (TRIP).
- 1.2. Após identificação do problema regulatório, dos objetivos a serem alcançados e das alternativas possíveis, entende-se que a melhor alternativa diz respeito a proposta da Nota Técnica Preliminar nº 1/2025/AGR/GERE (SEI nº 74996818) com o respectivo estudo econômico, Anexo - Planilha - Flexibilização de Outorga (SEI nº 79456013) com as diretrizes gerais para atender 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. A seguir, tem-se a análise pormenorizada.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

- 2.1. A [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#) estabelecia, uma vez que foi revogada pela Resolução Normativa 201, de 09 de janeiro de 2023, 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:

$$N = V_{semana}$$

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".

2.2. Ao longo da vigência da Resolução Normativa nº 120/2018 - CR, empresas como Araguatur, Moreira, Expresso Marly e Expresso São Luiz requereram pedidos de redução do valor da outorga, por meio de critérios estabelecidos pela própria Resolução, acerca de problemas relacionados à baixa demanda operacional e à limitação econômica de determinadas linhas. As justificativas apresentadas incluíam os seguintes pontos:

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

2.2.2. Empresa Moreira Ltda: manifestou baixa demanda operacional decorrente da pandemia COVID 19, SEI nº 000030158295;

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

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

2.3. 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.

2.4. Por sua vez, a empresa Primeira Classe Transportes apresentou solicitação de 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).

2.5. Acerca disso, tem-se como problema regulatório:

2.5.1. Oferecer incentivo as autorizatárias do transporte rodoviário intermunicipal para ofertar serviços em localidades de baixa demanda operacional ou percursos com viabilidade econômica insignificantes.

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

3.1. As autorizatárias do transporte rodoviário intermunicipal que possuem termo de autorização para exploração de linha regular do TRIP e operam sobre as condições previstas nos atos normativos da Agência Reguladora e legislação estadual em vigência, estão diretamente afetadas pelo problema regulatório identificado em que pese aquelas que operam sobre condições de baixa demanda

operacional ou percurso com viabilidade econômica insignificante.

3.2. Acerca disso, a necessidade de rever o ato normativo sobre a flexibilidade de outorga para exploração da atividade econômica tem o objetivo de tornar investimentos exequíveis, ou melhor adequados à necessidade da realidade operacional do serviços em municípios que possuem pouca capacidade de atração de fluxo migratório.

3.3. A Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização ao identificar o problema regulatório, instituiu um grupo de trabalho, a Portaria AGR nº 247/2024 (SEI nº 62986156) por meio de servidores que atuam na Gerência de Regulação Econômica (AGR/GERE), Gerência de Transportes (AGR/GET) e Gerência de Finanças e Dívida Ativa (AGR/GEF), contou ainda com o apoio técnico de Pedro Augusto Gonzaga Moreira para o diagnóstico e análises de propostas regulatórias com vistas a obtenção de diretriz específica e avaliação sobre o atendimento dos critérios de conveniência e oportunidade para a atualização do critério de flexibilidade de outorga aplicáveis ao Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Goiás.

3.4. Os demais afetados envolvem prefeituras, usuários e a sociedade goiana impactados pelo provimento do serviço público rodoviário poderão ter respectivamente, aquecimento da economia local, facilidades para deslocamento dentro do estado de Goiás e melhora da qualidade de vida.

3.5. Frisa-se que o problema regulatório em questão abrange, de maneira geral, uma baixa adesão de operadores do sistema que possuem baixa demanda operacional ou são suscetíveis a percursos com viabilidade econômica insignificantes, porquanto, não será por ora objeto de análise as particularidades de cada uma das linhas autorizatárias ou de chamamento público.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

- 4.1. [Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999](#);
- 4.2. [Lei nº 18.673, de 21 de novembro de 2014](#);
- 4.3. [Decreto nº 8.444, de 01 de setembro de 2015](#);
- 4.4. [Resolução Normativa nº 120/2018 - CR](#) (Revogada pela Resolução Normativa 201, de 09 de janeiro de 2023).

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. A partir da identificação do problema regulatório, os resultados pretendidos e os efeitos esperados é que as autorizatárias tenham melhores condições para ofertarem serviços do TRIP em localidades de baixa demanda operacional ou suscetíveis a percursos com viabilidade econômica insignificantes, com o objetivo de:

- a) reduzir os custos regulatórios para a prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás;
- b) ampliar a quantidade de linhas e transportadores em localidades que possuem condições socioeconômicas desfavoráveis para maior integração entre regiões do Estado de Goiás;
- c) diminuir a quantidade de renúncias de linhas no sistema de transporte de passageiros do Estado de Goiás que se fundamentem

em inviabilidade econômico-financeira; e

d) diminuir a quantidade de transportadores clandestinos a partir da ampliação da oferta de transporte regular e com segurança aos usuários.

5.2. Em linhas gerais, o que se pretende é dispor de diretrizes para uma flexibilidade do valor de outorga de modo que permita maximizar os benefícios para utilização do TRIP pelos usuários.

5.3. Assim, o objetivo a ser alcançado dará instrumentos necessários para proporcionar uma solução regulatória ao sistema de transporte rodoviário de passageiros do Estado de Goiás, a fim de ampliar a oferta dos serviços a partir da redução dos custos regulatórios.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO DO IDENTIFICADO

6.1. Em razão da natureza do problema regulatório identificado, os fatores críticos de obter sucesso com a solução regulatória são:

- a) congruência da aplicação de flexibilidade do valor de outorga de acordo com as condições específicas da origem, trechos e destino das linhas de transporte rodoviários;
- b) possibilidade de não fomentar o incentivo regulatório adequado para todas as linhas de transporte rodoviário.

6.2. Nestes termos, para enfrentar o problema regulatório, tem-se as seguintes opções na Tabela 1:

Tabela 1 - Opções a serem tratadas na abordagem do problema regulatório

Categoría	Pergunta	Opção base	Opção
O que?	Qual a abrangência das diretrizes gerais para atender a realidade dos municípios e as condições operacionais do serviço?	Nada a fazer	Permanecer no mesmo <i>status quo</i>
		Propor alternativa	Flexibilidade de outorga
Como?	Como as diretrizes gerais podem atender a realidade dos municípios e as condições operacionais do serviço?	Nada a fazer	Permanecer no mesmo <i>status quo</i>
		Propor alternativa	Por meio de Resolução Normativa subsidiada por Nota Técnica.
		Mecanismos	Definição de eixos rodoviários e verificação de itinerários em que há trechos de rodovias não pavimentadas

6.3. Após análise da estrutura de opções, tem-se os seguintes cenários:

6.3.1. **Cenário 1:** Permanecer no *status quo* e continuar com o mesmo procedimento regulatório em que as autorizatárias podem continuar com a mesma

tomada de decisão (formalizar pedido de redução ao valor da outorga à Agência Reguladora, renunciar linhas e baixa adesão aos novos chamamentos públicos) em eventos que se deparar com baixa demanda operacional ou viabilidade econômica insignificante;

6.3.2. **Cenário 2:** Promover as diretrizes gerais apresentadas na Nota Técnica Preliminar nº 1/2025/AGR/GERE (SEI nº 74996818) para discussão e encaminhamento de soluções regulatórias que trazem a flexibilização do valor de outorga para baixa demanda operacional e viabilidade econômica insignificante.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS

7.1. **Cenário I:** Permanecer no mesmo *status quo*:

7.1.1. Impactos positivos econômicos: maior arrecadação de valores de outorga

7.1.2. Impactos negativos econômicos: (i) ausência de oferta do serviço de transporte rodoviário em localidades de baixa demanda operacional e/ou viabilidade econômica insignificante; (ii) aumento do número de renúncias de linhas autorizadas; (iii) risco de determinadas linhas de transporte rodoviárias não obter interessados para exploração da atividade econômica; (iv) menor arrecadação de impostos estaduais.

7.2. **Cenário II:** Promover as diretrizes gerais apresentadas na Nota Técnica Preliminar nº 1/2025/AGR/GERE (SEI nº 74996818):

7.2.1. Impactos positivos econômicos: (i) maior probabilidade de assertividade na flexibilização do valor de outorga; (ii) maior probabilidade de obter mais interessados nos chamamentos públicos realizados e a serem realizados no que tange a prestação de serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no âmbito de Goiás.(iii) maior probabilidade de fluxo migratório entre as cidades e provável aumento na arrecadação de tributos municipais.

7.2.2. Impactos positivos socioambientais: (i) maior probabilidade de assertividade na definição das linhas de transporte (origem, trechos e destino); (ii) maior probabilidade de realizar novos chamamentos públicos com maior oferta.

7.2.3. Impactos negativos econômicos: (i) risco de autorizatárias desistirem da prestação do serviço público por questões envolvendo vantajosidade econômica pela ação; e (ii) redução dos valores arrecadados a título de outorga.

7.2.4. Impactos negativos socioambientais: (i) risco de não conseguir maior integração regional por meio do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no estado de Goiás, (ii) risco de não ter novas autorizatárias para os chamamentos públicos.

8. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS PARA A AIR EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

8.1. Considerando que o feito ainda não foi submetido a procedimentos de participação social, ainda não foram colhidas informações ou manifestações.

8.2. Registra-se por oportunidade que, após o procedimento de Consulta Pública ([art. 23 da Lei nº 13.569/1999](#)) acaso venham a ser apresentadas contribuições estas serão analisadas em relatório específico.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA NACIONAL E INTERNACIONAL

9.1. Não foram identificadas experiências internacionais relativas ao cálculo dos valores de outorga aplicáveis ao Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros acerca de baixa demanda operacional e viabilidade econômica insignificante.

9.2. Já em análise ao contexto nacional, ao se verificar o ordenamento jurídico-regulatório federal notadamente às normas editadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), verificou-se que esta Agência Reguladora não exige o pagamento de valores a título de outorga quando a delegação do serviço público de transporte rodoviário se dá por intermédio do instituto da autorização.

10. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, ALTERAÇÃO OU REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

10.1. Os riscos associados ao problema regulatório sob análise envolve a menor probabilidade de linhas de transporte rodoviário que não atendem adequadamente os interesses da sociedade, bem como, o não cumprimento recorrente pela autorizatárias, por eventual não execução dos encargos previstos no Termo de Autorização.

10.2. A probabilidade de ocorrência e severidade dos riscos acima apresentados dependem da ação fiscalizatório da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos e devem ser analisada caso a caso.

10.3. Entende-se que tais riscos não devem ser aceitos e devem ser tratados com sucessivos aperfeiçoamentos regulatórios nos termos técnicos que sucederem.

10.4. Para tratamento dos riscos entende-se que, a AGR/GET poderá fornecer as diretrizes necessárias para que cada vez mais, sejam deslumbrados por meio de novos dispositivos a serem previstos nos termos de autorização.

10.5. A princípio, não há como mensurar os riscos supramencionados, tendo em vista que dependem da análise do comportamento de cada uma das autorizatárias que operam sob as circunstâncias de baixa demanda operacional e viabilidade econômica insignificante bem como da análise empírica e ao longo do tempo da execução dos novos termos de autorização para tais eventos supracitados.

10.6. De outro lado, os efeitos esperados em decorrência da adoção do Cenário II, consubstanciam-se no incremento da oferta dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás, a melhoria na prestação dos serviços em decorrência da redução dos custos regulatórios que dariam espaço financeiro para novos investimentos nos veículos e estruturas físicas de recepção de passageiros nos Terminais Rodoviários.

11. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

11.1. Para comparar as alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório identificado, tem-se a Tabela 2.

Tabela 2 - Alternativas consideradas para resolução do problema regulatório

	Cenário I	Cenário II
--	------------------	-------------------

Benefícios	Maior arrecadação de recursos a título de outorga	Maior probabilidade de assertividade na escolha da flexibilidade para linhas de transporte rodoviário Maior probabilidade de novos chamamentos públicos e novos prestadores de serviço de TRIP Maior probabilidade de integração de localidades no Estado de Goiás devido ao TRIP
Grupos beneficiados	Não identificado	Autorizatárias, operadoras do sistema, usuários, prefeituras e sociedade goiana
Distribuição dos benefícios	Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos/Tesouro Estadual, pela manutenção dos altos valores a serem recebidos a título de outorga	Autorizatárias: beneficiada pela flexibilidade para linhas de transporte rodoviário; Operadoras do sistema: beneficiada pelos novos chamamentos públicos; Prefeituras: beneficiada pela possibilidade de maior fluxo migratório; Usuários: beneficiado pelas diretrizes e acesso ao serviço público; Sociedade goiana: beneficiada pelo aumento do bem-estar geral com a maior integração estadual.

11.2. Percebe-se a vantajosidade do Cenário II face ao Cenário I que visa manter o *status quo*. Denota-se ainda que o eventual benefício do Cenário I pode ser compensado pelo maior número de operadores autorizados a prestar os serviços culminando em uma maior arrecadação de outorga e da Taxa de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (TRCF) em razão do ganho de escala do serviço e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

12. DESCRIÇÃO ESTRATÉGICA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. Como estratégia para implementação da alternativa sugere-se:

12.1.1. Encaminhamento para Diretoria de Regulação e Fiscalização (AGR/DIRF) com vistas a conhecimento, análise e acatamento da proposta regulatória;

12.1.2. Análise preliminar pelo Conselho Regulador da AGR, da formalização da proposta regulatória em razão das competências dispostas no art. 11 da Lei nº 13.569/1999 e na Resolução Normativa nº 278, de 19 de dezembro de 2024;

12.1.3. Submissão dos atos que instruem o presente feito à Consulta Pública com espeque no art. 23 da Lei nº 13.569/1999 e regulamentada pela [Resolução Normativa nº 176, de 18 de dezembro de 2020](#), e em concomitância remessa dos autos para Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transporte (SGG/SUB-PPCT), considerando interesse público e seu papel de formulador de política pública, respectivamente;

12.1.4. Análise final pelo Conselho Regulador da AGR e em caso de aprovação, encaminhamento para confecção e publicação de Resolução Normativa, caso seja factível revogar as normas em vigência que tratam do referido assunto normativa.

12.2. A Agência Reguladora por meio da AGR/GET deverá acompanhar e, em um interstício de 2 (dois) anos, revisar o regramento da flexibilidade de outorga, caso necessário. A princípio, tal período é suficiente para realizar alterações na Resolução Normativa, mesmo assim, havendo necessidade, entende-se que pode a Resolução Normativa ser revisada e alterada antes do prazo estipulado.

13. CONCLUSÃO

13.1. Ante ao exposto, manifesta-se no sentido de que a Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para subsidiar tomada de decisão e propor que, a alternativa mais vantajosa é o Cenário II - Promover as diretrizes gerais apresentadas na Nota Técnica Preliminar nº 1/2025/AGR/GERE (SEI nº 74996818).

13.2. Por consequência desta manifestação após os procedimentos participação social para melhoria da proposta regulatória deverá ser elaborada minuta de ato regulatório que regulamentará o tema, considerando que a Resolução Normativa nº 120/2018-CR foi revogada pela Resolução Normativa nº 201, de 09 de janeiro de 2023.

13.3. Por fim, reitera-se que, salvo melhor juízo, a Nota Técnica Preliminar nº 1/2025/AGR/GERE contempla a análise pormenorizada da proposta regulatória.

GOIANIA, 11 de setembro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **GABRIELLA QUEIROZ BRITO, Gerente**, em 11/09/2025, às 09:23, 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 **HERMES CARLOS DE FIGUEIREDO, Analista de Gestão Administrativa**, em 11/09/2025, às 09:26, 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 **DELANO PADUA PACHECO, Gerente**, em 11/09/2025, às 09:24, 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 11/09/2025, às 09:46, 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 11/09/2025, às 11:09, 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 11/09/2025, às 11:32, 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 11/09/2025, às 11:34, 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 **77607022** e o código CRC **0715D811**.



Referência: Processo nº 202400029003361



SEI 77607022