

Agência Tocantinense de Regulação  
Controle e Fiscalização de Serviços Públicos



SGD: 2016 38999 000824

## NOTA TÉCNICA 01/2016/DIRER

**ASSUNTO:** Adoção de nova metodologia tarifária para o Sistema de Transporte Público Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Tocantins.

Frente às solicitações de reajuste/revisão extraordinária dos coeficientes tarifários protocoladas pelo Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros do Estado do Tocantins – SETRANSP-TO, constante no documento SGD nº 2015/38999/007418, protocolado em 09/12/2015, bem como pelas Cooperativas COOPERBAN, COOTINS E CONTRANS, constante no documento SGD nº 2016/38999/000752, protocolado em 24/02/2016, procedeu-se, então, à análise das solicitações constantes nos referidos documentos, que passam a constar no Processo ATR nº 2016/38990/000230:

- a. Que o reajuste tarifário leve em consideração o cenário econômico atual, a fim de que as empresas tenham possibilidade de arcar com o aumento das despesas com combustível, folha de pagamento, aumento de ICMS e demais insumos;
- b. Que a correção da tabela tarifária inclua os parâmetros de preço mínimo e distância em quilometragem, considerando a distância de terminal rodoviário a terminal rodoviário;
- c. Primeira revisão extraordinária da revisão tarifária apurada no processo ATR 2014/3890/000440 para utilizar os valores correspondentes ao óleo diesel de R\$2,47 para R\$3,09 conforme comprovante e estudos anexos (anexo 4), considerando que ainda pode haver aumento do combustível até o próximo reajuste anual;
- d. A autorização para praticar os novos coeficientes apurados em linhas com extensão de até 200km de distância, o coeficiente 0,235684380, e nas linhas com extensão superior a 201 km de distância, o coeficiente 0,199999240, em



Agência Tocantinense de Regulação  
Controle e Fiscalização de Serviços Públicos

GOVERNO DO  
**TOCANTINS**  
MAIS PERTO DE VOCE



razão do realinhamento dos custos do óleo diesel autorizado pelo Governo Federal e pela empresa Petrobras.

Tais solicitações tem como justificativa geral, o aumento dos combustíveis, elevação da alíquota de ICMS de 5% para 7%, bem como das despesas com mão-de-obra e peças de reposição. Já o item *b*, tem como alegação o fato de que o contrato firmado com seus passageiros (serviço executado) é o transporte de terminal rodoviário à terminal rodoviário e não de trevo a trevo, conforme esquema operacional em vigor.

1. Temos que todas as solicitações referem-se aos coeficientes publicados na Resolução ATR n° 102, de 15 de dezembro de 2014, sendo então necessário direcionar as análises sob a ótica da referida resolução em vigor. Eis que, sobre o pedido de reajuste tarifário, traz a citada resolução em seu Art. 4° o seguinte texto:

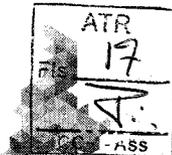
*“O ciclo tarifário revisional ordinário é quadrienal, o reajuste, anual, e será apurado mediante aplicação de indicadores de correção monetária proporcionalmente sobre cada insumo em relação à sua participação no custo total.”* (grifo nosso)

- a. Apesar da Resolução ATR n.º 102 instituir tal metodologia de reajuste anual, não foi vislumbrado nos autos os referidos pesos de cada insumo no custo total nem quais indicadores de correção monetária devem ser utilizados para cada insumo, cabendo ainda ressaltar que o banco de dados elaborado para cálculo dos coeficientes implantados não foi localizado nesta Agência. Com isso, torna-se impraticável a aplicação dessa metodologia de reajuste para a referida reposição ora solicitada. No entanto, as definições de quais serão os indicadores de correção utilizados para cada insumo, bem como os pesos de cada um, não são vislumbrados na referida Resolução, tampouco na Nota Técnica ATR/DRE 08/2014, da qual resultou a referida resolução;
- b. Considerando ainda que não dispomos do banco de dados das informações primárias sobre os valores dos insumos apurados, e que tais informações são



Agência Tocantinense de Regulação  
Controle e Fiscalização de Serviços Públicos

GOVERNO DO  
**TOCANTINS**  
MAIS PERTO DE VOCÊ



imprescindíveis para a continuidade dos efeitos da Resolução ATR nº 102/2014, torna-se, assim, inviável o cálculo do percentual de reajuste que deverá ser dado no ano de 2016, bem como dos reajustes posteriores e próxima revisão tarifária, que como preconiza o art. 4º da Resolução ATR nº 102/2014, se dará na forma quadrienal. Sugere-se então, a revogação/anulação da Resolução ATR nº 102/2014. Pois, além das dificuldades técnicas acima mencionadas, devem somar-se às análises jurídicas e contábeis do Processo 2014/38990/000440 (Projeto de modelagem tarifária para o transporte intermunicipal de passageiros do Tocantins), que agregam mais elementos que justificam tal pedido, como seguem;

- c. Parecer jurídico de fls. 199 a 203: dentre os vários apontamentos feitos no referido parecer jurídico, tem-se a ausência de quaisquer documentos que citem a ocorrência de consulta e audiência pública, bem como de seu resultado e implicações para o referido processo, nos autos nº 2014/38990/000440. Podendo assim, inviabilizar/desacreditar os resultados obtidos pela modelagem tarifária.

“as deficiências no procedimento acima apontadas são, no mínimo, preocupantes. Mesmo que se tenha a cristalina convicção de que a audiência pública não possui caráter decisório, mas natureza consultiva, não é menos exato que se trata de ato oficial e que, nesta condição, deve ter os seus resultados levados em consideração” (fls. 201)

“no que trata da minuta da Resolução às fls. 112/114 tem-se que o objeto foi prejudicado, tendo em vista que a metodologia já fora aprovada e os coeficientes tarifários publicados no Diário Oficial do Estado **antes do parecer jurídico.**” (fls. 203, grifos do autor)

O parecer jurídico recomenda que o processo n.º 2014/38990/000440 seja submetido à análise técnica para examinar os insumos utilizados, seus valores e comprovações, para ratificação da referida metodologia. Com isso, temos o Parecer Técnico às fls. 206 a 208, realizado por servidor da área de contabilidade, com

capacidade para analisar os insumos e seus critérios de rateio. Onde dentre os diversos apontamentos, temos que:

- i. Não consta nos autos detalhamento da amostra utilizada para os cálculos, em específico, as folhas de pagamento das empresas (bem como RE - relação de empregados - para conseguirmos fazer os rateios e médias de uso dos funcionários em cada área);
  - ii. Valor médio do veículo: definido a partir das notas fiscais de aquisição e cotações dos principais fornecedores. Nos autos consta apenas uma cotação, que inclusive não foi utilizada no desenvolvimento do cálculo da tarifa. (o preço do veículo é um fator utilizado como base para depreciação e remuneração do capital investido, influenciado assim os custos e por consequência, o valor do coeficiente tarifário e tarifa, base para despesas gerais e outras tantas variáveis);
  - iii. Ausência de documentos para precificação do diesel, aditivos, lubrificantes, pneus, etc;
- d) Pode-se ainda vislumbrar nos autos, outras falhas, tais como:
- i. Falhas nas descrições de algumas fórmulas como erros e ausência de elementos;
  - ii. Para cálculo do coeficiente necessita-se de dois elementos essenciais, IAP (grau de utilização do serviço) e Lotação, ambos não apresentados em nenhum momento nos autos e sem os quais não é possível chegar ao Coeficiente Tarifário - COT ATR.  $IAP = 100 * (Demanda / Lotação * n^{\circ} \text{ de viagens})$ ;
  - iii. A agenda de implantação da Regulação tarifária constante à fl. 41, previa a “confirmação de resultados” por parte da ARCE, no entanto, não consta nos autos nenhuma referência de realização do referido procedimento.



Agência Tocantinense de Regulação  
Controle e Fiscalização de Serviços Públicos

GOVERNO DO  
**TOCANTINS**  
MAIS PERTO DE VOCE

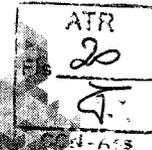
ATR  
19  
FIS  
CEN-AS

- e) A partir dessas considerações surge então uma constatação, a inviabilidade de manutenção da atual metodologia tarifária do transporte. Com isso, e somando-se a urgência dos prestadores de serviços, que já estão por demais penalizados por aumentos contínuos nos preços de seus insumos, provocados por um processo inflacionário acima do previsto.
2. Considerando, ainda, o cenário econômico atual, tanto no setor privado quanto no público, e ponderando que refazer o procedimento de apuração dos custos primários demanda tempo e recursos demasiados, temos como alternativa retornar à metodologia adotada por esta Agência anteriormente à publicação da Resolução ATR nº102/2014, que trata não de uma apuração de custos própria, mas da utilização dos coeficientes adotados/apurados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Cabe salientar que os referidos coeficientes adotados pela ANTT tem seus dados apurados em várias regiões do Brasil, conferindo assim, credibilidade para que sejam replicados por quem tiver interesse;
3. Contudo, ao nos apropriar dos coeficientes praticados pela ANTT, surge a necessidade de algumas adaptações às realidades do Estado do Tocantins, pois no sistema de transporte rodoviário interestadual regulado pela ANTT não existe o transporte alternativo ou complementar, enquanto no Tocantins operam 137 permissionários alternativos, podendo atingir o máximo de 150, para suprir a demanda não atendida pelo sistema convencional;
4. Partindo dessa primeira diferença entre os dois sistemas de transporte, como a ANTT não prevê coeficientes para o transporte alternativo, temos a necessidade de fazer uma classificação própria dos serviços prestados no Tocantins, e a partir disso, fazer paralelo com a planilha da ANTT para aplicar os coeficientes de forma semelhante;
5. Com isso, temos uma distinção de nomenclatura que são utilizadas pela ATR e pela ANTT, pois que, nesta última o termo convencional refere-se à uma especificação de tipo de veículo (que não possuem ar-condicionado), já para a primeira, o termo convencional serve para denominar uma modalidade de prestação de serviço de



Agência Tocantinense de Regulação  
Controle e Fiscalização de Serviços Públicos

GOVERNO DO  
**TOCANTINS**  
MAIS PERTO DE VOCÊ



transporte intermunicipal, referindo-se aquele ofertado por empresas/pessoas jurídicas, justificando-se pelo exposto no item anterior.

Além disso, ao observarmos as características dos veículos utilizados para prestação do serviço de transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Tocantins tem-se que a principal distinção entre eles, se dá pela utilização de veículos com ar-condicionado e veículos sem ar-condicionado, pois é um dos itens que mais afeta os custos de aquisição, prestação e manutenção do serviço. Afinal, quando consideramos a localização da prestação do serviço em questão, o Estado do Tocantins que possui uma das temperaturas médias mais elevadas do País, deve-se ressaltar que a utilização do ar-condicionado não é apenas mais um opcional, mas agrega grande diferencial na qualidade do serviço prestado na região, e torna-se um dos principais critérios de escolha do consumidor na hora de utilizar o transporte intermunicipal de passageiros, especialmente nas linhas que compreendem maiores distâncias.

Conforme exposto, a seguir apresenta-se a proposta de categorização dos veículos que prestam o serviço de transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Tocantins, divididos em Serviços Econômico e Diferenciado:

**Categoria Serviço Intermunicipal Econômico:** é composto por veículos que não possuem ar-condicionado, podendo ter ou não sanitário, e trafegam por pisos asfálticos e/ou estradas implantadas, sendo comparáveis à categoria Convencional da ANTT.

**Categoria Serviço Intermunicipal Diferenciado:** é composto por veículos que possuem ar-condicionado e trafegam por pisos asfálticos e/ou estradas implantadas, sendo comparáveis à categoria Executivo da ANTT. Essa categoria ainda engloba o serviço de Leito, que possui poltronas maiores e com mais reclinção, sendo adotada para tal, o coeficiente da categoria ANTT Leito Piso Tipo I.



Agência Tocantinense de Regulação  
Controle e Fiscalização de Serviços Públicos

GOVERNO DO  
**TOCANTINS**  
MAIS PERTO DE VOCÊ



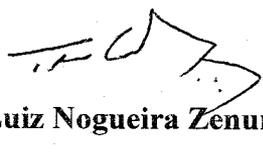
Com isso, tem-se a tabela a seguir que apresenta as classificações da ATR, em consonância com suas categorias semelhantes à ANTT, e seus respectivos coeficientes que são compostos pelo coeficiente correspondente da ANTT, acrescidos dos impostos estaduais, ICMS (7%) e Taxa de Fiscalização do Transporte (3% do menor coeficiente tarifário vigente).

Tipos/ Serviços	Coef. ANTT 2015	ICMS 2016 (7%)	TAFITRANS	Coef. ATR 2016
<b>Serviço Intermunicipal – Econômico</b>				
Veículo com sanitário - Piso tipo I	0,152425	0,011473	0,004325	0,168223
Veículo com Sanitário - Piso tipo II	0,204691	0,015407	0,004325	0,224423
Veículo sem Sanitário - Piso tipo I	0,143737	0,010819	0,004325	0,158881
Veículo sem Sanitário - Piso tipo II	0,193024	0,014529	0,004325	0,211878
<b>Serviço Intermunicipal – Diferenciado</b>				
Veículo com ar-condicionado - Piso tipo I	0,189007	0,014226	0,004325	0,207558
Veículo com ar-condicionado - Piso tipo II	0,253817	0,019105	0,004325	0,277247
Leito	0,346004	0,026043	0,004325	0,376372

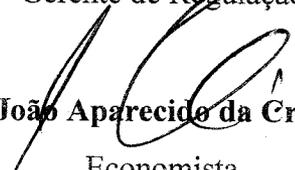
Em relação à solicitação dos permissionários constante no item b, cabe esclarecer que tais demandas fazem parte do projeto do Plano Diretor, pois são trabalhos que demandam considerável montante de tempo e recursos financeiros, bem como equipe técnica altamente especializada.

Palmas/TO, 29 de fevereiro de 2016.

  
**Edina Gomes Amorim**  
Diretora de Regulação

  
**Thanus Luiz Nogueira Zenun Messias**  
Gerente de Regulação

  
**Jaqueline Boni Ribeiro**  
Economista

  
**João Aparecido da Cruz**  
Economista