



Processo nº	51/200.138/2019		
Data	21/02/19	Fls.	18
Rubrica			



NOTA TÉCNICA Nº 01 / 2019 / CRET / DTR

Interessado: Agepan, delegatárias e usuários.

Processo Agepan: 51/200138/2019.

Assunto: Reajuste do Coeficiente Tarifário do Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros.

Campo Grande, 21 de fevereiro de 2019.

I. APRESENTAÇÃO

A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul – AGEPAN tem suas atribuições, responsabilidades, competências e objetivos dispostos na Lei Estadual nº 2.363 de 19 de dezembro de 2001, que dentre outras, homologa e fixa tarifas dos serviços públicos delegados e tarifados, conforme disposto em seu Art. 4º, garantindo a modicidade das tarifas.

II. OBJETO

Trata a presente Nota Técnica de avaliação do pleito encaminhado pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Mato Grosso – RODOSUL, relativamente ao **Reajuste do Coeficiente Tarifário do Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros**.

III. DO PLEITO DO RODOSUL

Em 28/01/2019 o RODOSUL protocolizou requerimento na AGEPAN (protocolo nº 51/250.127/19), reivindicando a implementação das seguintes medidas:

1. Aumento nos preços das passagens, com base em índice inflacionário que tenha o maior peso;
2. Estipular, para o menor trecho rodoviário, o valor mínimo do valor da passagem em R\$ 10,00 (dez reais), à exceção dos municípios limítrofes;
3. Que a variação do coeficiente tarifário referente aos pisos de terra e de asfalto, da ordem de 15%, seja elevada para 25%.

IV. DA FUNDAMENTAÇÃO DO PLEITO

1. Que o lapso temporal de revisão de tarifas é de um ano e o último reajuste ocorreu em março de 2018 e a inflação do período correspondente, medida pelo IGP-M, foi de 7,55%;
2. Que os preços públicos de outros setores foram reajustados em patamares superiores ao do Transporte Intermunicipal de Passageiros, aliado ao incontrolável preço do óleo diesel, devendo ser acrescentado que com o fim do subsídio deste combustível, o preço se eleva novamente;
3. Que no ranking tarifário nacional, Mato Grosso do Sul, Estado sobejamente conhecido por sua baixa densidade demográfica, ocupa posição intermediária em relação às outras unidades da Federação e que tiveram reajustes significativos em suas tarifas;
4. Que a Convenção Coletiva 2019 a ser realizada em maio próximo e que a de 2018 não foi levada em conta no último reajuste tarifário;



Processo nº SI/200.138/2019
Data 21/02/19 Fis. 19
Rubrica



5. Que o enorme desequilíbrio econômico financeiro das empresas, causado pelos operadores por Vans, introduzidos no Sistema sem passar pelo crivo de licitação, além de outras modalidades de transporte praticadas por clandestinos;
6. Que com a Implantação do sistema BP-e do transporte intermunicipal de passageiros e também o mesmo procedimento para a taxa de embarque do Terminal Rodoviário de Campo Grande-MS, com altos investimentos a serem realizados imediatamente pelas concessionárias.

V. DA ANÁLISE DO PLEITO

1 - Aumento nos preços das passagens, com base em índice inflacionário que tenha o maior peso.

Esta reivindicação foi apresentada no ano de 2017, sendo devidamente elucidada e **INDEFERIDA** na **NOTA TÉCNICA Nº 01/2017/CRET/DTR** com a seguinte argumentação:

“A partir dos elementos apresentados, cabe preliminarmente considerar que a aplicação de reajuste pleiteado ao coeficiente tarifário, com base na variação de custos, encontra-se amparado na legislação em vigor, desde que o período decorrido entre reajustes sucessivos não seja inferior a um ano.

O requerente inova, porém ao sugerir a atualização de preços com base em outro índice de inflação “que tenha o maior peso”, elencando diversos outros indicadores (salário mínimo, tarifas de água e de energia elétrica e o Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC); tais índices viriam apresentando, nos anos mais recentes, variações percentuais superiores aos reajustes aplicados às tarifas de transporte, que vêm sendo reajustadas através da aplicação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

No período 2013/2016, o valor do coeficiente tarifário do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros sofreu uma variação de 31,06%, relativa ao coeficiente tarifário para linhas regionais, com piso asfáltico; acrescentando-se a esse percentual a variação de 5,35% do IPCA-IBGE, ocorrida em 12 meses (período de janeiro de 2016 a janeiro de 2017, que corresponde aos dados atualmente disponíveis), obtém-se para o período 2013/2017 uma variação acumulada de 38,06% para o referido índice.

Tal variação, por sinal, é bastante próxima à variação do salário mínimo em igual período (que foi de 38,20%, conforme aponta o próprio RODOSUL no seu requerimento), o que reforça a manutenção do IPCA-IBGE como o índice de reajuste a ser aplicado às tarifas de transporte no Estado.

Embora não possa ser considerado um índice essencialmente representativo da variação de custos de setor de transporte rodoviário de passageiros, o IPCA-IBGE, considerado o índice oficial de inflação no País, poderá ser utilizado para essa finalidade, na ausência de um índice setorial mais adequado.

Assim, a substituição do índice que vem sendo utilizado por outro, deverá ser justificada por uma questão de efetiva representatividade da estrutura de custos do setor; não sendo esse o caso, deverá ser mantida a utilização do mesmo índice, cuja evolução ao longo dos últimos meses é demonstrada no quadro a seguir.”



EVOLUÇÃO DO IPCA-IBGE

ANO	MÊS	NÚMERO ÍNDICE (DEZ 93 = 100)	VARIÇÃO (%)	
			NO MÊS	12 MESES
2016	JAN	4550,23	1,27	10,71
	FEV	4591,18	0,90	10,36
	MAR	4610,92	0,43	9,39
	ABR	4639,05	0,61	9,28
	MAI	4675,23	0,78	9,32
	JUN	4691,59	0,35	8,84
	JUL	4715,99	0,52	8,74
	AGO	4736,74	0,44	8,97
	SET	4740,53	0,08	8,48
	OUT	4752,86	0,26	7,87
	NOV	4761,42	0,18	6,99
	DEZ	4775,70	0,30	6,29
2017	JAN	4793,85	0,38	5,35

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Índices de Preços, Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor.

Nesse contexto, verificou-se que no período fevereiro/2018 a janeiro/2019, o índice acumulado nestes últimos 12 (doze) meses correspondeu a 3,78%, cuja evolução ao longo dos últimos meses está demonstrada no quadro abaixo, sendo este o percentual a ser considerado no reajuste do valor do coeficiente tarifário do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, relativa ao coeficiente tarifário para linhas regionais, com piso asfáltico.

EVOLUÇÃO DO IPCA-IBGE

ANO	MÊS	ÍNDICE (%)		
		NO MÊS	ACUMULADO	
			NO ANO	ÚLTIMOS 12 MESES
2018	Janeiro	0,29	0,29	2,86
	Fevereiro	0,32	0,61	2,84
	Março	0,09	0,70	2,68
	Abril	0,22	0,92	2,76
	Mai	0,40	1,33	2,85
	Junho	1,26	2,60	4,39
	Julho	0,33	2,94	4,48
	Agosto	-0,09	2,85	4,19
	Setembro	0,48	3,34	4,53
	Outubro	0,45	3,81	4,56
	Novembro	-0,21	3,59	4,05
	Dezembro	0,15	3,75	3,75
2019	Janeiro	0,32	0,32	3,78

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Índices de Preços, Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor.



Processo nº SI/200.138/2019
Data 21.10.2019 Fls. 21
Rubrica



2 - Estipular, para o menor trecho rodoviário, o valor mínimo do valor da passagem em R\$ 10,00 (dez reais), à exceção dos municípios limítrofes.

Esta reivindicação também foi apresentada no ano de 2017, sendo devidamente elucidada e **INDEFERIDA** na **NOTA TÉCNICA Nº 01/2017/CRET/DTR** com a seguinte argumentação:

“A proposta faz a ressalva que o valor da tarifa mínima de R\$ 10,00 seria aplicável apenas aos deslocamentos dentro de um mesmo município, não se aplicando, portanto, a deslocamentos entre municípios limítrofes.

Considerando-se os valores dos coeficientes tarifários para as linhas de médio ou longo percurso, reajustados com base na inflação dos últimos 12 meses, tal tarifa corresponderia à distância aproximada de 40 km. No caso de linhas regionais de características urbanas, a distância correspondente à tarifa de R\$ 10,00 equivaleria a cerca de 46 km.

Considerando-se as tarifas atualmente em vigor, as distâncias correspondentes à tarifa mínima (atualmente equivalente a R\$ 7,80) são respectivamente de 33 km e 38 km.

Assim, com relação à proposta, cabe registrar os seguintes aspectos:

- a) *O novo valor ora pleiteado representaria um acréscimo de 28,2% com relação à tarifa mínima autorizada no ano anterior, percentual bem superior à inflação e aos reajustes salariais no mesmo período, penalizando aqueles usuários residentes em áreas rurais que necessitem se deslocar com frequência à sede do município e que não disponham da oferta de outro tipo de serviço, no âmbito exclusivamente municipal;*
- b) *A aplicação de tarifas mínimas diferenciadas para deslocamentos dentro de um mesmo município ou entre municípios limítrofes, além da complexidade operacional envolvida, certamente provocará questionamentos dos usuários de uma determinada linha, uma vez que, conforme o deslocamento se dê dentro de um mesmo município ou não, a um deslocamento menor poderá corresponder uma tarifa maior.*

Tais aspectos contraindicam a adoção da medida proposta, devendo-se dar à tarifa mínima um tratamento idêntico ao do reajuste dos coeficientes tarifários”

3 - Que a variação do coeficiente tarifário referente aos pisos de terra e de asfalto, da ordem de 15%, seja elevada para 25%.

Esta reivindicação também foi apresentada no ano passado sendo devidamente elucidada e **DEFERIDA** na **NOTA TÉCNICA Nº 01/2017/CRET/DTR** com a seguinte argumentação:

“Os coeficientes tarifários utilizados para rodovias com piso de terra atualmente são estabelecidos com base no acréscimo de 15% sobre os valores dos coeficientes correspondentes, para rodovias com piso de asfalto; o pleito em análise propõe a elevação desse percentual para 25%.

É prática usual, em todo o País, estabelecer-se uma correspondência entre os 2 coeficientes, na forma de um acréscimo percentual ao coeficiente tarifário estabelecido para o piso de asfalto. De maneira geral, esse acréscimo, conforme a região, oscila de 30 a 50%. No caso específico da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que regula o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, é utilizado um acréscimo de 34,29%.



Processo nº 51/200.138/2019
Data 21.10.2019 Fls. 22
Rubrica



Nesse contexto, o pleito apresentado possui fundamento, aproximando-se da realidade, particularmente quando se considera que trafegabilidade das rodovias com piso de terra no Mato Grosso do Sul pode ser bastante comprometida em certas épocas do ano, sobretudo nas regiões de assentamentos.

Além disso, o impacto econômico da medida proposta será reduzido, uma vez que as linhas regulares intermunicipais, em sua quase totalidade, utilizam rodovias com pavimentação asfáltica. Tal circunstância permite a implementação da proposta, alterando-se de 15% para 25% o acréscimo sobre os coeficientes tarifários referentes ao piso de asfalto, para apuração dos coeficientes para o piso de terra.”

VI. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Das fundamentações do pleito apresentado pelo RODOSUL para o reajuste do coeficiente tarifário, insta esclarecer que a Nota Técnica nº 01/2018/CRET/DTRAGEPAN explanou o conceito de reajuste e de revisão das tarifas, bem como a Nota Técnica nº 01/2017/CRET/DTR recomendou a utilização do IPCA-IBGE como índice inflacionário a ser utilizado nos processos de reajustes das tarifas.

Do preço do diesel, após a manifestação dos caminhoneiros, ocorrida em maio/2018, o Governo Federal editou normas que previa a desoneração das contribuições para o PIS/COFINS no óleo diesel, além da retirada da CIDE (Contribuição de intervenção no domínio econômico). No âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul, o Governo Estadual editou a Lei nº. 5.205 de 5 de junho de 2018 reduzindo o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do diesel de 17% para 12%.

Tomando como referência o preço do diesel no Mato Grosso do Sul observou-se que após medidas adotadas pelos Governos Federal e Estadual houve uma redução acumulada no preço médio de revenda do diesel na ordem de 7,76% e de 5,37% no preço médio de distribuição no período de fevereiro/2018 a janeiro/2019.

MÊS	PREÇO MÉDIO REVENDA (R\$/l)	VARIAÇÃO MENSAL (%)	PREÇO MÉDIO DISTRIBUIÇÃO (R\$/l)	VARIAÇÃO MENSAL (%)
jan/18	3,777	0,88%	3,312	1,32%
fev/18	3,768	-0,24%	3,300	-0,36%
mar/18	3,755	-0,35%	3,290	-0,30%
abr/18	3,714	-1,09%	3,331	1,25%
mai/18	3,812	2,64%	3,446	3,45%
jun/18	3,570	-6,35%	3,175	-7,86%
jul/18	3,486	-2,35%	3,085	-2,83%
ago/18	3,462	-0,69%	3,120	1,13%
set/18	3,703	6,96%	3,303	5,87%
out/18	3,745	1,13%	3,359	1,70%
nov/18	3,676	-1,84%	3,261	-2,92%
dez/18	3,520	-4,24%	3,038	-6,84%
jan/19	3,473	-1,34%	3,070	1,05%

Fonte: <http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa/234-precos-levantamento-de-precos/868-serie-historica-do-levantamento-de-precos-e-de-margens-de-comercializacao-de-combustiveis>



Processo nº 51/200.138/2019
Data 21.10.2019 Fls. 23
Rubrica



Dos custos para implantação do BP-e¹ no sistema de transporte intermunicipal de passageiros cabe ressaltar que, neste momento, não há parâmetros para avaliar o impacto desse investimento na planilha de custos.

Do desequilíbrio econômico financeiro das empresas, a questão fundamental que atualmente afeta o serviço do transporte rodoviário de passageiros de Mato Grosso do Sul é de ordem estrutural, caracterizando-se por uma taxa de ocupação dos veículos insuficiente, em diversas situações, para assegurar viabilidade das linhas em operação. Assim, neste momento, qualquer tentativa de se restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro exclusivamente através de recomposições tarifárias poderá ser contraproducente, na medida em que venha a onerar o usuário dos serviços acima de sua capacidade de remunerar adequadamente o serviço prestado, propiciando o aumento da informalidade no atendimento do serviço, em detrimento da qualidade e da segurança.

Portanto, diante da elaboração do Plano Diretor do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros de Mato Grosso do Sul que possibilitará diagnosticar o atual sistema e propor as adequações necessárias, inclusive de um novo modelo de cálculo tarifário, com vistas a garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das empresas com a prestação de serviços adequados aos usuários, seria prudente aguardar a elaboração deste plano.

VII. CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto, e tendo em vista o requerimento protocolizado pelo RODOSUL com vistas à atualização tarifária no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Mato Grosso do Sul, vimos sintetizar nossa manifestação, na forma do seguinte posicionamento:

- Aplicação da variação anual do IPCA-IBGE, que no período de fevereiro de 2018 a janeiro de 2019 correspondeu a 3,78% (três inteiros e setenta e oito centésimos por cento), para atualização dos coeficientes tarifários hoje em vigor, bem como do valor da tarifa mínima, nas linhas regionais e estruturais, e do valor da tarifa única praticada nas linhas de características locais.

Finalmente, considerando-se que o último reajuste foi aplicado com validade a partir de 01/04/2018, e que a Lei nº 2.766, de 18/12/2003, estabelece em seu art. 30 que os reajustes tarifários serão submetidos a consulta pública, entendemos que as tarifas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso do Sul devam vigorar a partir de 01/04/2019, assegurando-se dessa forma o prazo suficiente para cumprimento do cronograma de procedimentos necessários, dentre eles a devida divulgação das novas tabelas de tarifas.


Ernesto Takamasa Katsu
Assessor da Diretoria

¹ Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e): Documento emitido e armazenado eletronicamente, de existência apenas digital, com o intuito de documentar as prestações de serviço de transporte de passageiros, teve prorrogado o prazo da obrigatoriedade do uso para 1º de julho de 2019, conforme § 4º, Art. 2º do Decreto Estadual nº 15.124 de 27 de dezembro de 2018.