

NOTA TÉCNICA CRET
N. 001/2022/DTR/AGEMS

INTERESSADO:

Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Mato Grosso do Sul – Rodosul

REFERÊNCIA:

Processo AGEMS n. 51/009122/2021

ASSUNTO:

Revisão Tarifária Extraordinária do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Mato Grosso do Sul

Campo Grande - MS
2022

Sumário

1. DA COMPETÊNCIA REGULATÓRIA	3
2. DOS FATOS	8
3. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	9
4. DO ENFOQUE NO EQUILÍBRIO DO CONTRATO	11
5. Do Direito ao Reequilíbrio	13
5.1. O ENTENDIMENTO ACERCA DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO, OS ASPECTOS DE SUA MUTABILIDADE	14
5.2. O Reajuste De Tarifas	16
5.3. Revisão dos Contratos de Concessão e suas Tipologias	18
5.3.1. Diferenças Fundamentais entre Reajuste e Revisão	18
5.3.2. Revisão Ordinária	19
5.3.3. Revisão Extraordinária	20
6. DOS PEDIDOS APRESENTADOS	23
7. DA ANÁLISE DO PEDIDO	24
7.1. DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO IMPOSTO PELO REGIME PANDÊMICO DA COVID-19	24
7.1.1. Os fatos alegados que ensejaram o pedido	24
7.1.2. O pedido	24
7.1.3. A Análise	24
7.1.4. <i>Constatações</i>	28
7.1.5. <i>Conclusão</i>	28
7.2. VARIAÇÃO DO COMBUSTÍVEL DIESEL S-10 ENTRE MARÇO DE 2021 E OUTUBRO DE 2021	30
7.2.1. <i>Os fatos alegados que ensejaram o pedido</i>	30
7.2.2. <i>O pedido</i>	30
7.2.3. <i>A análise</i>	30
7.2.4. <i>Constatações</i>	62
7.2.5. <i>Conclusão</i>	62
8. ÚLTIMAS CONSIDERAÇÕES	64
8.1. CONSOLIDAÇÃO DO REQUERIMENTO	64
8.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS	65

1. DA COMPETÊNCIA REGULATÓRIA

A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul – AGEMS, foi criada em 19 de dezembro de 2001 pela Lei n. 2.363, a qual conceituou Tarifa como:

“preço público fixado por ato do poder concedente e determinado pelo custo do investimento, manutenção, melhoramento, expansão e lucro do prestador dos serviços e que será cobrado de imediato, em conformidade com a sua unidade de utilização.”

Ainda, em sua Lei de criação, foram apresentados os princípios que norteiam a atuação das agências e que são diretrizes para os estudos de reajustes e revisões tarifários:

II - proteger os usuários contra abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência ou ao aumento arbitrário dos lucros;

III - garantir a harmonia entre os interesses dos usuários, dos prestadores de serviços públicos delegados e do poder concedente;

IV - promover e zelar pelo equilíbrio econômico e pela eficiência técnica dos serviços públicos delegados, assegurando a prestação de serviços adequados, assim entendidos aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, segurança, atualidade, universalidade, modicidade das tarifas e a estabilidade nas relações entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários;

V - determinar regras claras, inclusive em relação ao estabelecimento, revisão, ajuste e aprovação de tarifas, que permitam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos termos de concessão, de permissão e convênio tarifado de serviços públicos delegados;

...

VII - estimular a expansão e a modernização dos serviços públicos delegados, de modo a buscar a sua universalização e a melhoria dos padrões de qualidade, quanto à definição das políticas de investimento;

VIII - incentivar a livre, ampla e justa competição entre as entidades reguladas, zelando para que o poder público atue para propiciá-la e promova a correção dos efeitos da competição imperfeita;

As competências da AGEMS, que dá azo para sua atuação no campo econômico-financeiro das delegações do sistema de transporte intermunicipal de passageiros, constam no artigo 4º da mesma lei:

À Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul - AGEMS, observada a competência específica dos outros entes federados, compete:

I - controlar, fiscalizar, normatizar, padronizar, conceder, homologar e fixar tarifas dos serviços públicos delegados e tarifados, em decorrência de norma legal ou regulamentar, disposição convenial ou contratual, ou por ato administrativo, pelo poder concedente dos serviços públicos:

...

c) transportes intermunicipais de passageiros e terminais de cargas e passageiros;

...

II - regular economicamente os serviços públicos delegados, mediante o estabelecimento e ou a homologação de tarifas que reflitam o mercado e os custos reais dos serviços, e, concomitantemente, incentivar os investimentos e propiciar a razoabilidade e modicidade das tarifas aos usuários;

...

VIII - fiscalizar os aspectos técnico, econômico, contábil, financeiro, operacional e jurídico dos contratos de delegação de serviços públicos sob sua competência regulatória, aplicando sanções, quando for o caso;

...

XI - fixar critérios para estabelecimento, ajuste, revisão e aprovação de tarifas dos serviços públicos delegados à sua competência, em consonância com as normas legais e pactuadas;

Ainda, a Lei Estadual n. 2.766 dispõe sobre a disciplina, a regulação, a fiscalização e o controle dos serviços públicos delegados do Estado de Mato Grosso do Sul, a qual prevê em seu artigo 28:

“o controle das tarifas, por meio de análise técnica e monitoramento das condições endógenas e exógenas, será exercido pelo ente regulador, o qual estabelecerá as adequações necessárias das tarifas dos serviços públicos delegados, resguardada a proteção dos direitos dos usuários.”

No que compete ao transporte de passageiros, a AGEMS atua com fundamento no Regulamento dos Serviços de Transportes Rodoviários Intermunicipal de Mato Grosso do Sul, o Anexo único do Decreto Estadual n. 9.234 de 13 de novembro de 1998, que confere as diretrizes para o estabelecimento dos serviços e categorias tarifárias: Estrutural, Regional, Regional com característica de transporte urbano (CTU) e Local, acrescidas das condições para o estabelecimento das tarifas e monitoramento dos índices de aproveitamento do serviço público tarifado.

O artigo 47 do referido Decreto dá a competência para que o Departamento de Estradas de Rodagem de Mato Grosso do Sul (DERSUL) estabeleça as tarifas em contrato e em 2003, a AGEMS iniciou a regulação e a fiscalização do setor de transportes intermunicipal de passageiros, por força legal.

E ainda o artigo 49 do mesmo diploma conceitua o serviço adequado e assevera a necessidade de se buscar incessantemente a condição de modicidade tarifária, ou seja, a tarifa que melhor se ajusta à capacidade de pagamento dos usuários.

I - Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, segurança, eficiência, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade de tarifas.

Além da modicidade tarifária, o regulamento ainda impõe em seu artigo 92 que o regramento para a formação dos preços públicos para os contratos de concessão deverá prever a justa remuneração dos investimentos e as condições econômicas de geração de caixa para manter a operação dos serviços públicos, que nesta Nota Técnica, denominamos de custos e despesas operacionais (OPEX).

Art. 92. As tarifas do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros serão fixadas pelo DERSUL, considerando as propostas ofertadas nos procedimentos licitatórios, os componentes de custo operacional, a justa remuneração do investimento e que seja assegurada a possibilidade de melhoria dos serviços.

A metodologia de revisão tarifária foi proposta pela primeira vez no ano de 2005 e permitiu a apresentação, as contribuições, sugestões e críticas à modelagem tarifária, oferecendo condições de boas práticas de mercado, defesa da concorrência,

equilíbrio econômico e financeiro dos serviços públicos, a modicidade tarifária, a padronização dos veículos que passariam a compor os planos anuais de investimentos em renovação da frota, pelas empresas, a depreciação e a remuneração adequada, considerando os custos de oportunidade de capital, os riscos do negócio, as condições do mercado, a demanda, a tecnologia e demais variáveis controláveis e incontroláveis. Essa medida é prevista no regulamento:

Art. 93. O DERSUL estabelecerá o método para a determinação das tarifas, considerando os seguintes aspectos:

I - os princípios e critérios econômicos do modelo tarifário e de remuneração das transportadoras,

II - o padrão dos serviços prestados;

III - a coleta de dados e informações pelas transportadoras, através de procedimentos uniformes,

IV - os mecanismos de controle que garantam a confiabilidade das informações;

V - o transporte de encomendas;

VI - o transporte gratuito estabelecido em legislação;

VII - a veiculação de publicidade, quando dela resultar redução de tarifa.

§ 1º As transportadoras são obrigadas a fornecer ao DERSUL nos prazos estabelecidos, os dados operacionais, contábeis e demais informações indispensáveis ao cálculo tarifário.

§ 2º Serão fixadas tarifas diferenciadas de acordo com a classificação funcional dos serviços, linhas e respectivos pisos.

§ 3º Será assegurada às empresas a revisão tarifária e seu devido reajustamento, sempre que houver desequilíbrio entre o custo de operação e a remuneração dos serviços, observadas as demais normas pertinentes à matéria.

Para atender a esse dispositivo do regulamento, foram necessárias 19 (dezenove) Notas Técnicas Regulatórias que apoiaram a construção da modelagem tarifária, atualizando a ferramenta que vinha sendo utilizada, a planilha do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – GEIPOT, instituído em 1967.

Importe ainda indicar que as tarifas-teto são definidas como os coeficientes com tributos aplicáveis às ligações intermunicipais que compõem o rol das linhas cadastradas na AGEMS e que a partir da publicação do reajuste ou revisão, conforme determina o artigo 94 do Decreto, serão utilizados para o estabelecimento das Tabelas de Tarifas que deverão ser afixadas em locais de fácil acesso aos usuários.

Art. 94. As tarifas fixadas pelo DERSUL e aprovadas pelo Conselho Administrativo constituem o valor máximo da passagem a ser cobrada do usuário, sendo vedada a cobrança de outra importância qualquer que não decorra das taxas oficiais diretamente relacionadas com a prestação dos serviços, cujo valor seja fixado de maneira uniforme, por critério de utilização, bem como do seguro facultativo de acidentes pessoais.

A prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no estado de Mato Grosso do Sul é realizada por empresas de pequeno, médio e grande porte e cooperativas e algumas atuam no setor antes mesmo da divisão do antigo estado uno.

Desse modo, os planos logísticos de atendimento não sofreram relevantes alterações, o que pode ser um dos motivos para a queda anual do número de passageiros transportados pelo sistema regular.

Ainda é bastante preocupante que a execução dos serviços atualmente ocorra por meio de sucessivas renovações e emissão de autorizações, tornando o sistema extremamente suscetível a qualquer variação tarifária.

Desse modo, é imperativo que qualquer estudo que impacte nos serviços seja executado dentro das melhores técnicas de engenharia econômico-financeira aplicáveis.

2. DOS FATOS

Em 27 de outubro de 2021 o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Mato Grosso do Sul – Rodosul requereu “a atualização imediata dos preços das passagens”, conforme documento protocolado na AGEMS sob n. 51/008989/2021, fundamentado pelo desequilíbrio econômico-financeiro imposto pelo regime pandêmico da COVID-19, com a paralisação do sistema e a retomada lenta e gradual dos serviços e a variação do combustível diesel S-10 entre março de 2021 e a data do pedido (outubro de 2021) de 19,57%.

Para promoção da análise do Pleito supramencionado, AGEMS, atuou o Processo Administrativo 51/009122/2021, em 04 de novembro p.p. e, por meio do despacho a Diretoria de Transportes, Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos (DTR), determinou que a Câmara de Regulação Econômica de Transportes, Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos (CRET) produzisse os estudos técnicos e econômico-financeiros que desse suporte à análise do pleito.

Em 22 de novembro, a AGEMS expediu Ofício Circular n. 990/DTR/GAB/AGEPAN informando ao requerente que o mecanismo lançado para recompor e promover o reequilíbrio, por suas características, seria expediente extraordinário de revisão.

Ainda, o mesmo documento determinava que as operadoras do sistema deveriam apresentar a planilha de custos no prazo máximo de 60 dias, considerando que deixaram de fazê-lo no requerimento inicial e, para tanto, indicou como anexo, planilha para ser preenchida.

De modo a promover celeridade ao processo de coleta de informações, as informações que compõem a planilha de custo também foram encaminhadas/distribuídas por e-mail.

Este é o breve relato dos fatos que ensejaram a referida Nota Técnica.

3. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Cabe considerar que as operadoras, infelizmente, não apresentaram de modo minimamente viável as informações necessárias para análise do pleito nas condições requeridas, apesar de indicação de planilha modelo a ser preenchida.

Ainda, das informações apresentadas, a representatividade destas é insuficiente para o sistema, quando na comparação com os grandes números do sistema. Portanto, verificamos no processo regulatório a inexistência das peças e respectivos conteúdos exigidos para a análise econômico-financeira e a aderência destes ao requerimento inicial apresentado.

Desse modo, o estudo foi fundamentado a partir da última estrutura tarifária revisada de 2012 e ainda, ponderada com a estrutura tarifária reajustada de 2015, ocasião em que os indicadores, as variáveis e os parâmetros sofreram alteração.

E, em face da assimetria de informações, foram realizadas prospecções e levantamentos dos valores de mercado dos insumos e elementos componentes da estrutura tarifária de base. Ainda, essa mesma estrutura tarifária de 2015 foi atualizada por meio da aplicação do indexador IPCA, como aplicado anualmente no reajuste.

Assim, obtivemos a planilha de base para cálculo dos percentuais dos impactos dos desequilíbrios e posterior reequilíbrio o que serviu para complementar as informações e fundamentar as indicações elencadas.

Por fim, admitiu-se que todos os documentos submetidos à análise expressam integralmente e fielmente os fatos elencados no requerimento e que estes repercutiram seus efeitos na tarifa praticada.

O objetivo do exame foi restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, levando-o à condição de atualização da tarifa, fazendo prevalecer a premissa inicial da garantia da modicidade tarifária e a justa remuneração do investimento e, para que seja assegurada a possibilidade de melhoria contínua dos serviços.

Os trabalhos conclusivos foram realizados valendo-se de testes, análises e consolidação de informações coletadas ao longo do período em exame e à vista do processo regulatório de reequilíbrio contratual, em estrita observância às técnicas e métodos adequados às avaliações econômico-financeiras dos contratos aplicáveis ao serviço público delegado dentro da esfera regulatória.

O relatório foi capitulado de forma a dar ao leitor a progressiva compreensão do tema, inicialmente com uma indicação sucinta do fatos que deram causa a esse relatório, e em seguida, neste capítulo evidenciamos o objetivo fundamental do estudo aqui apresentado, para em seguida no Capítulo 4 expor os pressupostos e conceitos técnicos do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos para em seguida apresentar os preceitos legais e contratuais que estabelecem o direito de requerer o reequilíbrio do contrato, no Capítulo 5. Já no Capítulo 6, são apresentados, de modo resumido, os pedidos encaminhados pelo requerente e os critérios de análise ao qual foram submetidos. Na sequência, no capítulo 7, os pedidos são analisados, separadamente, observados os critérios técnicos e legais, com emissão de resultado para cada um deles.

Ao fim, no capítulo 8, expomos a consolidação dos pedidos e também os mecanismos contratualmente disponíveis para promover o reequilíbrio contratual.

4. DO ENFOQUE NO EQUILÍBRIO DO CONTRATO

Como o enfoque concentra-se no restabelecimento da equação de equilíbrio econômico-financeiro previamente acordado por meio de um contrato, resultado da proposta de preço apresentada por ocasião do certame licitatório, alguns aspectos sobre as decisões de investimentos e os reflexos advindos do seu desequilíbrio devem ser considerados.

Quando remetemos às decisões de investimentos, qualquer organização parte da elaboração do orçamento de capital que se constitui como um plano que detalha as entradas e saídas projetadas durante um período futuro, ou seja, é um processo onde se planeja os gastos sobre ativos, cujos fluxos de caixas estendam-se além de um ano (WESTON E BRIGHAM, 2000, p. 524)¹.

O passo mais importante na análise de um projeto de capital está na estimativa de seus fluxos de caixa – os dispêndios de investimento e as entradas de caixa anuais líquidas.

Weston e Brigham (2000) descrevem cinco métodos usados para avaliar os projetos e decidir se eles podem ou não ser aceitos. São eles: (a) período de *Payback*; (b) *Payback* descontado; (c) Valor presente líquido (VPL); (d) Taxa Interna de Retorno (TIR); e (e) Taxa Interna de Retorno Modificada (TIRM).

Reforçamos que a TIR, na definição de Gitman (1998, p. 446)², ou critério de retorno, é provavelmente a técnica mais usada, das técnicas sofisticadas para se avaliar alternativas de investimentos. É a técnica onde se expressa a taxa de retorno esperada, depois do pagamento do capital e qualquer variação no percentual esperado no fluxo de caixa previamente contratado configura-se em desequilíbrio.

¹ WESTON, J. F.; BRIGHAM, E. F. **Fundamentos da administração financeira**. 10.ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

² GITMAN, L. **Princípios de administração financeira**. 7.ed. São Paulo: Harbra, 1998.

No caso em tela, não há definição do método que possa remeter à originalidade de uma proposta de preços, uma vez que, atualmente, o serviço de transporte de passageiros em MS vem sendo operado por meio de sucessivas delegações autorizativas, restando tão somente a atualização monetária de preços por meio de reajustes e revisão de parâmetros por meio das revisões.

Direitos e obrigações devem estar equilibrados na delegação, para que a Administração Pública, de modo indireto, possa disponibilizar aos usuários, serviço público adequado a preço isonômico, não podendo ser superior ao que seria cobrado por ela, caso optasse por executá-lo diretamente, e para que a iniciativa privada, seja adequadamente remunerada para sua execução, visando lucro compatível com o interesse público do serviço que realiza, dentro da capacidade de pagamento do conjunto de usuários daquele serviço público.

Cabe ao concessionário arcar com despesas e encargos inerentes à exploração do serviço público delegado, sendo remunerado mediante cobrança de tarifas aos usuários e por outras soluções empresariais, como receitas alternativas previstas em contrato. Havendo resultado positivo o concessionário perceberá os lucros, caso contrário suportará os prejuízos.

5. DO DIREITO AO REEQUILÍBRIO

Reconhecemos que a requerente pode intentar no seu anseio de recompor a tarifa existindo, para tanto, previsão legal conforme Lei 8.987/95:

Art. 9º

...

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro. (grifamos)

Ainda de regra, os contratos definem que, nas circunstâncias em que o equilíbrio econômico-financeiro for afetado, na forma da lei e por iniciativa da concedente ou da concessionária, os custos operacionais e da manutenção deverão ser reavaliados e reajustados, para mais ou para menos, conforme o caso. Configura-se, portanto a previsibilidade de revisão contratual sob o enfoque econômico-financeiro.

Decorrente deste cenário discute-se então, os mecanismos e a hipóteses de ocorrência da revisão, uma vez que entendemos distintamente a revisão do reajuste, segundo Alexandrino e Paulo (2007, p. 399)³:

A revisão do contrato tem lugar quando a Administração procede à alteração unilateral de suas cláusulas de execução, afetando a equação econômica original, ou quando algum evento, mesmo que externo ao contrato, modifica extraordinariamente os custos de sua execução. Nessas hipóteses, o contratado tem direito à chamada revisão do contrato, para restabelecimento de seu equilíbrio econômico-financeiro. O mero reajuste é algo que ocorre periodicamente, estando relacionado à inflação ordinária ou perda ordinária de poder aquisitivo da moeda, seguindo índices determinados, tudo conforme previamente estabelecido no próprio contrato. A revisão não é algo que ocorra periodicamente, nenhuma relação tem com a inflação ordinária ou perda ordinária com o poder aquisitivo da moeda, descabendo, por isso, cogitar de índices preestabelecidos, como ocorre na hipótese de reajuste. Ambos, revisão e reajuste, entretanto, têm como fundamento a inalterabilidade do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e, vale repetir, às vezes são empregados indiscriminadamente, como expressões sinônimas.

³ ALEXANDRINO, M.; PAULO, V. **Direito Administrativo Descomplicado**, 14 ed. Rio de Janeiro: Impetus 2007.

Ainda, devemos considerar as admissões e mecanismos para exercício das revisões extraordinárias no percurso temporal do pacto, tendo a operadora o **DIREITO, a qualquer tempo**, por **modificação UNILATERAL**, que importe variação dos custos ou das receitas, tanto para mais quanto para menos.

5.1. O ENTENDIMENTO ACERCA DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO, OS ASPECTOS DE SUA MUTABILIDADE

As normas gerais sobre as concessões estão previstas na Constituição Federal, em seu artigo 175 e na Lei Federal n. 8.987/95. O contrato de concessão é instrumento que fundamenta a relação Estado e operador dos serviços.

A concessão de serviço público tem como objeto a transferência da gestão e execução de um Serviço do Poder Público ao particular, por sua conta e risco, mediante remuneração tarifária economicamente adequada, tarifa essa cobrada dos usuários e fixada de acordo com o projeto de licitação, que financia a operação, aprimoramento tecnológico e proporciona o devido lucro ao concessionário. Ao Estado cabe acompanhar a adequada execução do contrato e o atendimento do interesse público, por meio das agências reguladoras.

A legislação indica que o contrato de concessão deve definir o poder concedente, o objeto da concessão, delimitação da área, forma e período da exploração, direitos e deveres das partes envolvidas. Destaca-se como cláusulas principais o objeto, modo e forma da prestação do serviço, disposição sobre a fiscalização, reversão e encampação, sendo nestas fixadas as formas para eventual indenização.

Como evento de longa duração, a relação contratual é sempre dinâmica, previsto que a administração poderá alterar unilateralmente as cláusulas regulamentares com objetivo de melhorar o atendimento ao público, ainda, inovações tecnológicas e melhoria de performance podem ser incorporadas, externalidades podem impor alterações e também, atualizações econômicas são previstas pela legislação. Entretanto, as alterações que acarretem o desequilíbrio econômico e financeiro devem sofrer

reajuste nas cláusulas remuneratórias da concessão, visando reestabelecer a equação econômico-financeira do contrato.

O sucesso da concessão depende de um planejamento bem realizado, a fim de garantir a prestação de um serviço adequado e o atingimento das metas e da demonstração da viabilidade econômico-financeira do projeto, de forma que a remuneração prevista seja suficiente para amortizar os investimentos realizados, custear toda a prestação e conferir lucro ao concessionário.

O equilíbrio econômico-financeiro do contrato deve ser preservado durante todo o período da concessão e as regras e procedimentos para sua manutenção devem ser claros quanto aos reajustes das tarifas e sobre as revisões ordinárias e extraordinárias.

Os contratos de concessão de serviço público também são submetidos ao regime jurídico da mutabilidade do vínculo contratual, comum aos contratos administrativos. A mutabilidade do contrato é que confere a garantia do seu equilíbrio econômico-financeiro.

A regra determina que, a delegação da prestação transfere ao particular unicamente o risco ordinário do negócio e somente os fatos que não se enquadrem nessa álea ordinária estabelecem o direito à recomposição do equilíbrio.

Doutrinariamente, é previsto a existência das seguintes áleas extraordinárias em contrato administrativos: fato da administração, fato do príncipe, caso fortuito, força maior, sujeições imprevistas, alteração unilateral do contrato e agravos econômicos imprevistos e supervenientes - teoria da imprevisão.

A lei das concessões prevê, em seus artigos 9º e 10º, a regras para manutenção dos contratos sob sua incidência:

Art. 9º. A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

...

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

...

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Ainda os instrumentos para reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro estão previstos no mesmo diploma:

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

...

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

...

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

O reajuste e a revisão são os meios que a legislação coloca à disposição do poder concedente para manter inalteradas as condições da proposta, sendo que um mecanismo não exclui o outro, ao contrário, eles se complementam de forma harmoniosa e cada qual com finalidades específicas conforme indicaremos a seguir.

5.2. O Reajuste De Tarifas

O reajuste tarifário é um instrumento ordinário, legalmente instituído que tem por finalidade manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. É indicado como

ordinário pois sua aplicação independe de qualquer evento futuro, imprevisto ou imprevisível que altera a equação econômica, sendo cláusula essencial de qualquer contrato de concessão.

É entendido como mecanismo de atualização periódica e automática dos valores tarifários com vistas a acompanhar a variação dos custos decorrentes do fenômeno inflacionário, objetivando preservar o valor real da tarifa.

O reajuste mantém a equivalência existente entre as prestações recíprocas, a qual é estabelecida no momento da celebração do contrato de concessão. Temos, portanto, que uma variação de custos deve corresponder a uma alteração, na mesma proporção do valor da tarifa. O reajuste parte da constatação empírica da existência de variações econômicas que impactam a equação contratual, ainda mais em concessões cujos prazos, em regra, são extensos.

É recomendável que o reajuste esteja previsto em norma específica, no edital e no contrato, por meio de um conjunto de critérios e procedimentos necessários imprescindíveis para atualização tarifária.

Ainda no planejamento da licitação, deve ser estabelecida a data de referência para aplicação do reajuste, o índice ou a fórmula paramétrica a ser utilizada, a forma e prazo para apresentação dos cálculos pelo concessionário e para homologação do reajuste. Então, não basta tão somente fixar o índice a ser aplicado e a periodicidade dos reajustes, deve haver também a previsão dos procedimentos a serem adotados, com prazos e formalidades adequadamente definidos.

Portanto, o reajuste não configura aumento ou redução das tarifas, apenas a manutenção do seu valor real, de forma que considerar homologado o cálculo quando a administração se silencia não ofende qualquer direito do usuário, pois estando previamente estabelecido o índice que fórmula paramétrica, poderão saber antecipadamente qual o reajuste a ser aplicado.

5.3. Revisão dos Contratos de Concessão e suas Tipologias

5.3.1. Diferenças Fundamentais entre Reajuste e Revisão

Como já exposto anteriormente, o reajuste e a revisão ou recomposição são instrumentos fundamentados na legislação que tem o objetivo de preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

O reajuste é a atualização automática e periódica das tarifas, realizado por meio de índices gerais ou setoriais ou fórmulas paramétricas, previstos no edital e contrato, com objetivo de preservar o valor real das tarifas que pode sofrer alteração decorrente da variação inflacionária apurada em período específico.

A revisão, por seu turno, é a reanálise de todos os fatores que compõem a equação econômico-financeira contratual, revisitando os parâmetros iniciais para verificar e/ou constatar se o equilíbrio contratual inicial se mantém íntegro ou foi rompido por motivos supervenientes intrínsecos ou extrínsecos, devidamente comprovados.

A diferença fundamental entre reajuste e revisão: o reajuste incide somente sobre o valor da tarifa, com a manutenção todas as demais condições econômico-financeiras do contrato, e a revisão é incidente sobre todas essas condições, podendo alterar as tarifas, mas não se limitando a isso.

Portanto, é um erro utilizar nos processos de reanálise dos componentes da equação econômico-financeira o termo revisão tarifária. De fato, ao se concluir tal processo, pode ocorrer alteração tarifária, mas não se confunde com sua finalidade, que de fato é a revisão ordinária do contrato.

É importante ressaltar que a tarifa representa a maior parcela de remuneração do concessionário e é componente principal da equação econômico-financeira do contrato e a revisão pode culminar na sua alteração, reduzindo, ampliando ou postergando os investimentos, e ainda na prorrogação do prazo do contrato.

A revisão está fundamentada na apuração de fatos supervenientes, imprevistos ou de consequências imprevisíveis que desequilibram a relação entre direitos e obrigações inicialmente estabelecidas, impondo intenso sacrifício a uma das partes. De característica extraordinária, essa tipologia revisional não necessita de previsão contratual, uma vez que decorre do dever de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do pacto, do princípio da boa-fé, que norteia a atuação dos agentes e veda o enriquecimento sem justa causa de qualquer uma das partes.

5.3.2. Revisão Ordinária

Para consecução da revisão ordinária é devido a observação dos princípios de acessibilidade aos elementos de expediente – transparência -, da lealdade e boa-fé, da motivação, da verdade material e da celeridade processual.

No ordenamento jurídico, que prevê a atuação regulatória diligente, a revisão ordinária é entendida como uma opção do poder concedente, assim como sua periodicidade, mas uma vez definida, deve vir amparada no edital e contrato.

Mas, em que pese ser uma escolha discricionária, o prazo para sua execução não pode ser tão longo que acabe por desvirtuar sua finalidade, prejudicando a reavaliação das metas e dos parâmetros contratuais, nem um prazo tão curto que possa refletir em dados e informações irreais, haja vista a necessidade de um tempo razoável para que a gestão do concessionário gere resultados aferíveis e passíveis de comparação. A periodicidade da revisão deve ser adequada e proporcional ao prazo do contrato.

Em conclusão, o procedimento de revisão ordinária deve buscar a materialidade e dar concretude ao direito constitucional de manutenção das condições da proposta comercial, preservando o interesse público que originalmente motivou a concessão.

5.3.3. Revisão Extraordinária

A revisão extraordinária dos contratos de concessão, em especial o instituto das áleas ordinárias e extraordinárias, é bem sedimentado no ordenamento e doutrina jurídica brasileira.

O poder de alteração unilateral do contrato, o fato do príncipe, o fato da administração, a teoria da imprevisão, as sujeições imprevistas, o caso fortuito e a força maior são expressões concretas da mutabilidade da concessão que, quando incidentes no contrato, ensejam a adoção de medida de manutenção da relação de equivalência entre direitos e deveres das partes.

São essas hipóteses que dão abrigo à revisão extraordinária do contrato de concessão, que objetiva manter seu equilíbrio econômico-financeiro.

Diferente da revisão ordinária, essa tipologia revisional não possui prazo certo para sua ocorrência, podendo ser desencadeada a qualquer momento durante o período do contrato, desde que se evidencie a ocorrência de superveniente ato ou fato jurídico excepcional que não tenha sido provocado nem seja responsabilidade do concessionário e que altere as condições econômico-financeiras da proposta comercial.

Portanto, é de entendimento comum que não basta haver alteração da relação original entre encargos e vantagens para que o concessionário tenha direito à modificação da relação jurídica. Para a recomposição da relação inicial do contrato, haverá necessidade da comprovação de três eventos:

- a quebra da equação econômico-financeira mediante comprovação da frustração das expectativas concretas;
- comprovação de que essa frustração derivou da ampliação dos encargos e/ou redução dos benefícios inicialmente previstos; e

- que a ampliação dos encargos e/ou redução dos benefícios se deram por eventos extraordinários, de cunho imprevisível e de efeitos incalculáveis.

Ao apresentar uma proposta em processo licitatório, o licitante assume tão-somente o risco normal decorrente da execução do serviço público, designada álea ordinária do contrato que deverá ser suportada pelo concessionário e não será passível de recomposição da equação econômico-financeira, por admitir-se que se reputa como própria à atividade empresarial, abrangido no risco comum e normal do negócio.

Colaço (2010)⁴ indica que:

...a revisão é um instrumento de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e não de eliminação da álea ordinária do concessionário. A álea ordinária constitui risco normal inerente à atividade empresarial razão pela qual deve ser suportada pelo concessionário. Desse modo, o concessionário suportará também os riscos pela variação de demanda, mesmo que haja frustração de suas expectativas, pelo simples fato de não lhe serem assegurados consumidores cativos, assim como os inerentes à competição.

A autora⁵ ainda, assevera que apenas a álea extraordinária enseja revisão da remuneração do concessionário e lhe permite solicitar a recomposição da equação econômico-financeira, que subdivide-se em álea econômica e álea administrativa. A primeira pressupõe circunstâncias externas, imprevistas, imprevisíveis e alheias à vontade das partes (Teoria da Imprevisão). A segunda decorre de circunstâncias causadas pela Administração Pública, relacionando-se diretamente com o contrato (Teoria do Fato da Administração), ou indiretamente (Teoria do Fato do Príncipe). Em ambos os casos, a Administração Pública irá responder pela recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

⁴ COLAÇO, A. A. **Mutabilidade do contrato de concessão de serviço público comum**. Disponível: <http://www.oabsp.org.br/comissoes2010/direito-administrativo/artigos>. Acessado em nov. 2011.

⁵ *ibidem*.

No entanto, por opção do legislador ou da própria Administração Pública – poder concedente, riscos não assumidos pelo concessionário virão a onerar a prestação do serviço público. Caracterizam-se por álea extraordinária do contrato que permitirá ao concessionário solicitar a recomposição da referida equação. A álea extraordinária subdivide-se em:

- álea administrativa, que abrange três modalidades: i) alteração unilateral; ii) fato do príncipe; iii) fato da administração.
- álea econômica, que corresponde a circunstâncias externas ao contrato, estranhas à vontade das partes, imprevisíveis, excepcionais, inevitáveis, que causam desequilíbrio muito grande no contrato, dando lugar à aplicação da Teoria da Imprevisão. A Administração Pública, em regra, responde pela recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Em que pese ser um ato da Administração manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a revisão extraordinária é, em regra, decorrente de um pedido do concessionário que sofre diretamente os efeitos das excepcionalidades contratuais. Quanto aos motivos que ensejam sua requisição, não há qualquer similitude com a revisão ordinária e tampouco com o reajuste.

6. DOS PEDIDOS APRESENTADOS

A requerente alegou em seu requerimento os eventos deram causa ao desequilíbrio contratual, quais sejam:

- a) desequilíbrio econômico-financeiro imposto pelo regime pandêmico da COVID-19, com a paralisação do sistema e a retomada lenta e gradual dos serviços e;
- b) a variação do combustível diesel S-10 entre março de 2021 e a data do pedido (outubro de 2021) de 19,57%.

Todos os itens serão analisados separadamente, sempre sob dois aspectos, (i) **quanto aos requisitos de admissibilidade em face dos preceitos legais e contratuais** e, na admissão desse critério, (ii) **o impacto na equação econômico-financeira** que será efetuado por meio do recálculo da planilha tarifária, admitindo-se as variações de preços dos insumos, diesel para esse caso.

As premissas que fundamentaram o cálculo foram:

- a. Base de dados e de parâmetros dos estudos e planilhas da 2ª revisão tarifária ordinária de 2012 e do reajuste anual de 2015;
- b. Aplicação dos índices de reajustes de 2013 a 2021, conforme o publicado por portarias, para a atualização das planilhas tarifárias;
- c. Síntese dos Preços do diesel Praticados em MS (4 últimas semanas: 09.01.2022 a 05.02.2022) - preço médio máximo diesel S500;
- d. Mantidos conforme o último reajuste 2021-2022: despesas de exploração, veículos, pneus, recauchutagem, peças e acessórios;
- e. Custos Variáveis (Combustíveis e Lubrificantes/Rodagem) e Custos de Capital calculados conforme os estudos de 2012 e 2015 (adoção de fórmula com parâmetros); e
- f. Adoção da alíquota de ICMS de 7% (anteriormente era 13,6%), conforme Decreto n. 15.338/2019, exceto para o Sistema Regional CTU que é isento.

7. DA ANÁLISE DO PEDIDO

7.1. Desequilíbrio econômico-financeiro imposto pelo regime pandêmico da COVID-19

7.1.1. Os fatos alegados que ensejaram o pedido

A requerente indica que o regime pandêmico impôs retração: “enorme desequilíbrio econômico-financeiro, causado pelas imensas dificuldades enfrentadas”... “com a paralisação do Sistema e complexo retorno dos passageiros para retomada das viagens no Estado”. (*sic*)

7.1.2. O pedido

Ao final, a requerente não apresenta pedido quantificável e objetivo acerca da alegação, não apresenta mapas e curvas de demanda e de oferta para o período, não arrazoa ou propõe hipótese válida e deixa de postular nesse caso.

7.1.3. A análise

O contrato é, em última análise, a expressão do ideário social acerca determinado serviço público. Ele reúne todos os aspectos aceitos pela comunidade e estabelece as definições, demandas, a disponibilidade de investimento social e visão de futuro para o setor. A partir dessa “política setorial”, as metas são indicadas, fazendo prevalecer, em contrato, a soberania do público sobre o particular, uma vez que o acordo social estabelecido faz prevalecer os vários interesses em comum dos vários interesses individuais.

Decorre daí, portanto o planejamento da prestação do serviço ao longo do contrato. O Poder Concedente apresenta a projeção de demanda para o período, para que o particular dimensione a oferta e, por conseguinte, o custo de capital (CAPEX) e OPEX da operação.

No caso em tela, a planilha atualmente praticada, está fundamentada no método *price-cap*, uma vez que determina/fixa um preço teto – coeficiente tarifário a ser praticado - baseado no rateio dos custos, com aplicação anual do indexador inflacionário,

no reajuste, e ainda o preço teto pode ser ajustado por um índice de correção que mede o efeito de eventos exógenos que afetam os custos das concessionárias.

Destaca-se que tanto os governos federal e estadual emitiram comandos para disciplinar o assunto da pandemia, o que poderia ser tratado como reflexo exógeno no contrato.

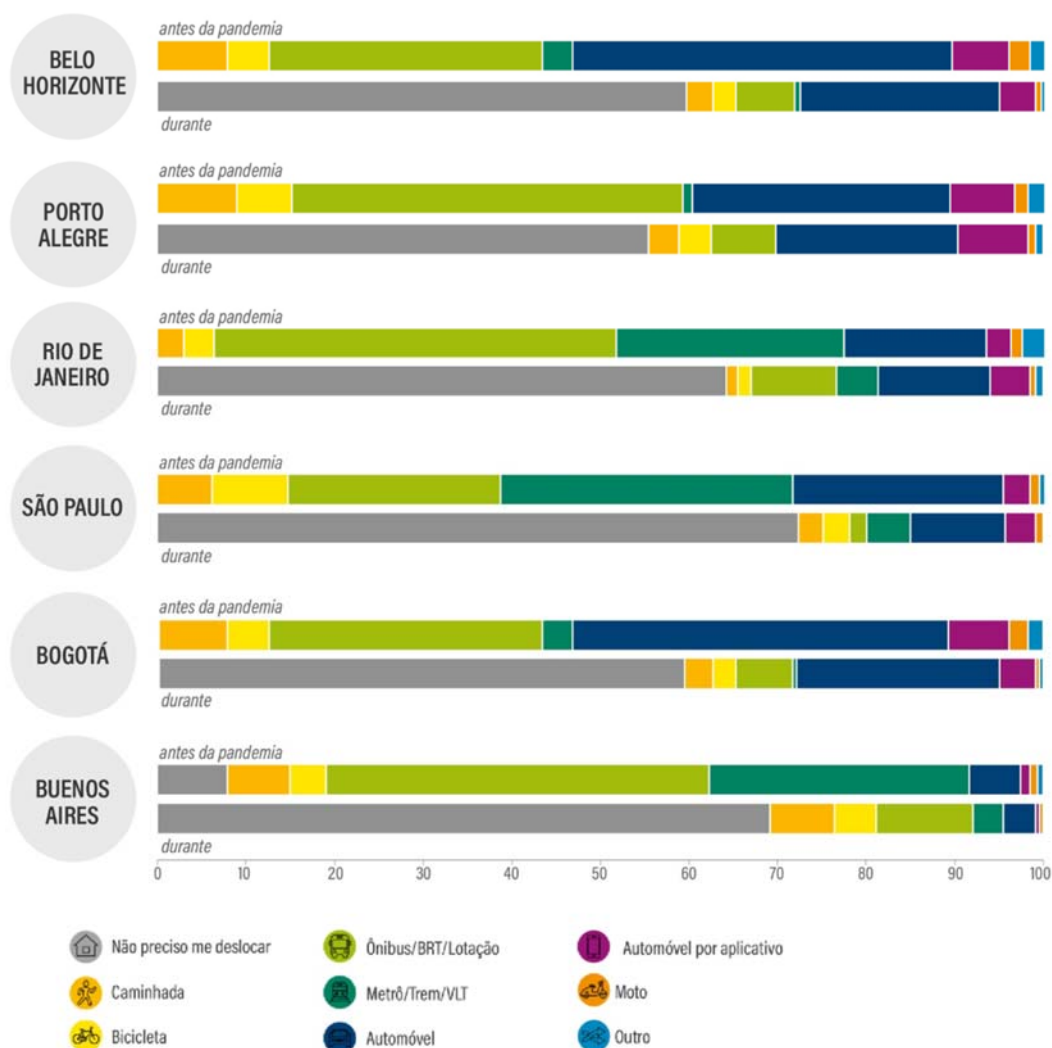
- a) Lei Federal n.13.979, de 6 de fevereiro de 2020, que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do Corona vírus, responsável pelo surto de 2019;
- b) Decreto Estadual 15.395, de 19 de março de 2020, que institui o Regime Excepcional de Teletrabalho no âmbito da Administração Pública do Estado de Mato Grosso do Sul, para a prevenção da transmissão e da proliferação da COVID-19 no território sul-mato-grossense;
- c) Decreto Estadual 15.396, de 19 de março de 2020, que declarou, no âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul, situação de emergência em razão da pandemia por Doenças Infecciosas Virais - COVID-19 (COBRADE 1.5.1.1.0), amplia as medidas de prevenção a serem adotadas no território sul-mato-grossense, e dá outras providências;
- d) Decreto Estadual 15.638, de 24 de março de 2021, que instituiu, em caráter excepcional e temporário, medidas restritivas no Estado de Mato Grosso do Sul para evitar a proliferação do Coronavírus (SARSCoV-2) e dá outras providências.

É de amplo conhecimento que o período mais intenso da pandemia, em que vigorou a restrição de mobilidade, provocou impactos singularmente deletérios no sistema de transporte das cidades e entre cidades.

Pesquisa organizada pelo Centro de Excelência BRT+, com apoio do WRI Brasil, incluiu nove cidades latino-americanas: Belo Horizonte, Porto Alegre, Rio de

Janeiro, São Paulo, Bogotá, Buenos Aires, Lima, Quito e Santiago. Nessas capitais, a pesquisa mostrou, por exemplo, que a maioria das pessoas passou a usar menos o transporte coletivo nesse período. A figura a seguir demonstra os principais resultados da pesquisa.

Figura 1 – Mudanças nos meios de deslocamento para atividade principal.



Fonte: Pesquisa CoE BRT+ (PUC Chile).

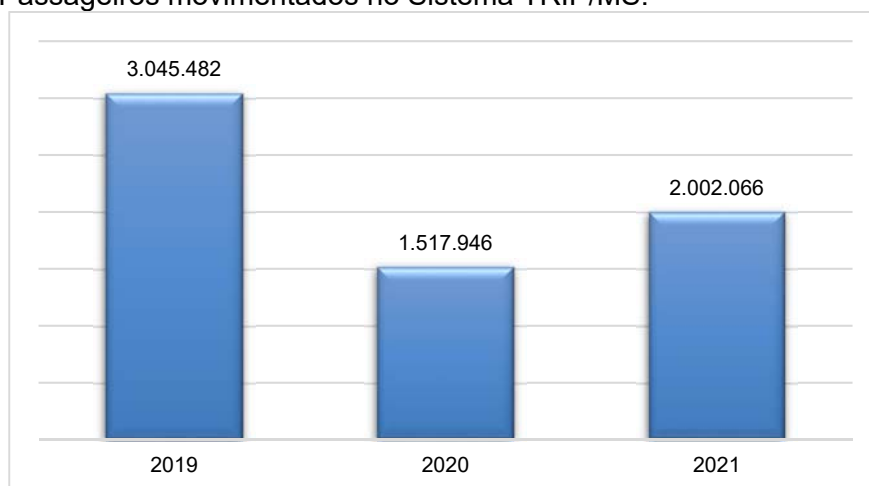
Como fica evidente, nas cidades, os deslocamentos por meio dos principais modais de transporte coletivo retraíram frente a possibilidade do trabalho remoto. Ainda se soma a essa constatação a pandemia ter promovido uma forte desaceleração da atividade econômica.

A análise dos impactos da Covid-19 no mercado de trabalho, com base nos dados da Pnad Contínua referentes ao trimestre móvel encerrado em março de 2021, mostra que o Brasil possuía 14,8 milhões de pessoas desempregadas, 33,9 milhões de trabalhadores informais e 6 milhões de desalentados.

Os trabalhadores mais afetados foram aqueles com menor grau de instrução que atuam em subocupações ou como informais. A forte precarização das relações trabalhistas, anterior à crise pandêmica, favoreceu a adoção do regime de trabalho intermitente na economia brasileira, uma modalidade na qual o funcionário trabalha apenas algumas horas por semana, o que não apenas reduz a jornada de trabalho, mas também implica significativas perdas de renda.

Como uma das consequências desse cenário, o Sistema TRIP também foi marcado pela acentuada diminuição de sua demanda, provocando também diminuição da oferta.

Figura 2 – Passageiros movimentados no Sistema TRIP/MS.



Fonte: CRET – Quadro Demonstrativo de Movimentação de Passageiros (QDMP) e Bilhete de Passagem Eletrônico (BPe).

A Figura 2 demonstra que houve redução de 50,16% em 2020 quando comparado com 2019 e de 34,26% em 2021, também comparado com 2019. A leve retomada de 2021, quando comparado com 2020, pode significar a retomada da

atividade ou simplesmente a qualidade da informação, considerando que os operadores do sistema passaram a operar seus registros por meio do BPe.

7.1.4. *Constatações*

Do exame dos documentos acessados, constatou-se:

- a. A requerente cita a pandemia como fato objetivo que influenciou no desempenho e produtividade do sistema;
- b. Entretanto, não fundamentou e deixou de postular, não apresentando o pedido assentado no fato. Deixou de discutir os elementos constituidores e o *quantum* da demanda e oferta no período;
- c. Os números registrados na AGEMS demonstram redução da demanda, entretanto não foi possível dimensionar a retração do Sistema TRIP, considerando que a requerente não apresentou os dados de oferta nesse período.

7.1.5. *Conclusão*

Por final, é indiscutível que os efeitos da pandemia impuseram extremo sacrifício social e econômico em todos os níveis, global e local, e obviamente os serviços foram impactados sobremaneira.

Nesse sentido, os deslocamentos populacionais foram reduzidos à necessidade extrema e, assim como os demais segmentos econômicos, o transporte de passageiros teve que adaptar-se a essa nova realidade.

Entendemos, portanto, que neste caso, a mutabilidade contratual poderia ser invocada em face da álea econômica, fundamentado na Teoria da Imprevisão, considerada a pandemia como caso fortuito, visto que os requisitos observados por José Roberto Dromi (1997, p.23)⁶, estão presentes para que se possa alegar a imprevisão da

⁶ DROMI, José Roberto. *Contractos administrativos: regimenes de pago y actualización*. Buenos Aires: Asociación Argentina de Derecho Administrativo, 1977.

existência de circunstâncias determinantes, quais sejam: i) estranhas à vontade das partes; ii) que ensejem ruptura na equação econômico-financeira; iii) temporárias e transitórias; iv) anormais, extraordinárias e imprevistas; e v) que ocorram durante a execução do contrato.

Em face da ausência de pedido da requerente nesse quesito, recomendamos que a decisão final acerca do remédio revisional do contrato leve em consideração e realidade imposta pela pandemia.

7.2. VARIAÇÃO DO COMBUSTÍVEL DIESEL S-10 ENTRE MARÇO DE 2021 E OUTUBRO DE 2021

7.2.1. Os fatos alegados que ensejaram o pedido

A requerente aponta que variação do combustível diesel S-10 no período provocou impacto significativo uma vez que foi majorado em 19,57%.

7.2.2. O pedido

A requerente assenta que tal medida impôs desequilíbrio contratual, mas novamente se eximiu de apresentar qualquer simulação ou hipótese de cálculo.

7.2.3. A análise

O levantamento efetuado acerca da variação média do preço do diesel no período entre **março de 2021 e outubro de 2021**, apontou um aumento de 17,66% e 16,13%, para o diesel S10 e diesel S500, respectivamente.

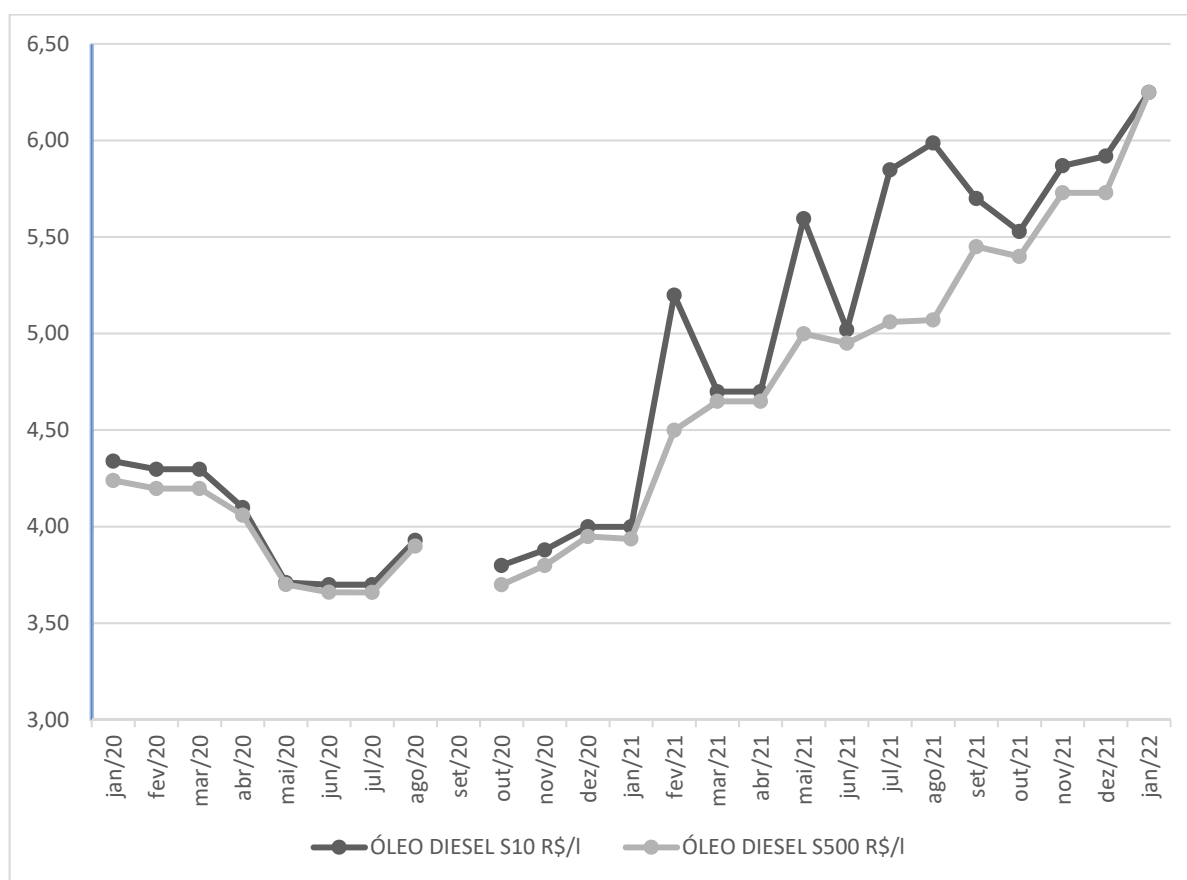
Quadro 1: Evolução mensal do preço do óleo diesel por tipo em Mato Grosso do Sul – R\$/litro

Mês	Óleo diesel S10	Óleo diesel S500
jan/20	4,34	4,24
fev/20	4,30	4,20
mar/20	4,30	4,20
abr/20	4,10	4,06
mai/20	3,71	3,70
jun/20	3,70	3,66
jul/20	3,70	3,66
ago/20	3,93	3,90
set/20	-	-
out/20	3,80	3,70
nov/20	3,88	3,80
dez/20	4,00	3,95
jan/21	4,00	3,94
fev/21	5,20	4,50
mar/21	4,70	4,65
abr/21	4,70	4,65
mai/21	5,60	5,00
jun/21	5,02	4,95
jul/21	5,85	5,06

ago/21	5,99	5,07
set/21	5,70	5,45
out/21	5,53	5,40
nov/21	5,87	5,73
dez/21	5,92	5,73
jan/22	6,25	6,25

Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (2022).

Figura 4 - Evolução mensal do preço do óleo diesel por tipo em Mato Grosso do Sul



Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (2022).

O Quadro 1 e a Figura 4 acima demonstram a variação do combustível no período de pandemia e, como bem demonstrado, esse insumo sofreu variação acentuada, fugindo ao controle das partes. Portanto, é passível a sua admissão como fato que desequilibrou a relação contratual, caracterizando-se como circunstâncias externas, imprevistas, imprevisíveis e alheias à vontade das partes - Teoria da Imprevisão, que dá fundamento à revisão extraordinária.

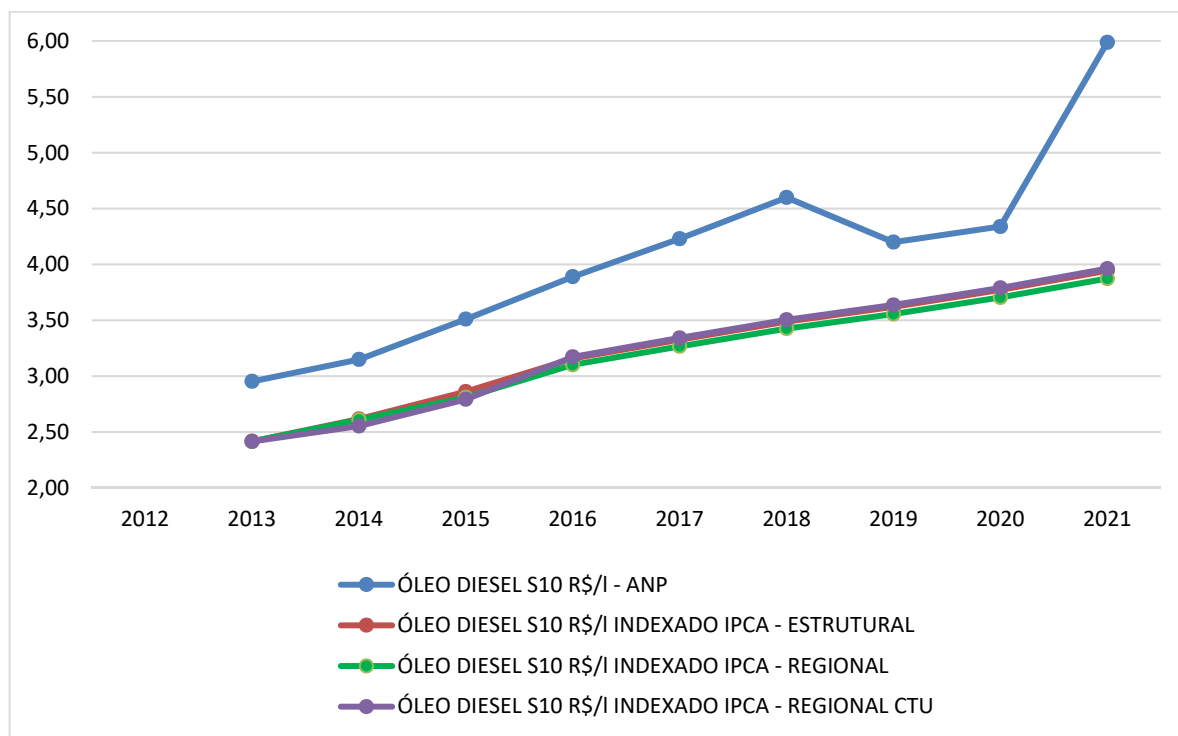
E de modo a observar quão importante foi o impacto da majoração desse insumo no Sistema TRIP, passamos a observar, comparativamente sua variação em relação aos principais indexadores e indicadores da estrutura tarifária, considerando que este é um insumo de relevância no sistema.

Quadro 2 - Evolução anual do preço do óleo diesel S10 em R\$/L

Ano	ÓLEO DIESEL S10	INDEXADO IPCA		
		ESTRUTURAL	REGIONAL	REGIONAL CTU
2012				
2013	2,95	2,42	2,42	2,42
2014	3,15	2,62	2,61	2,55
2015	3,51	2,86	2,81	2,79
2016	3,89	3,16	3,10	3,17
2017	4,23	3,33	3,27	3,34
2018	4,60	3,49	3,43	3,50
2019	4,20	3,62	3,56	3,64
2020	4,34	3,77	3,70	3,79
2021	5,99	3,94	3,87	3,96

Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e IBGE.

Figura 5 - Evolução anual do preço do óleo diesel S10 em R\$/L



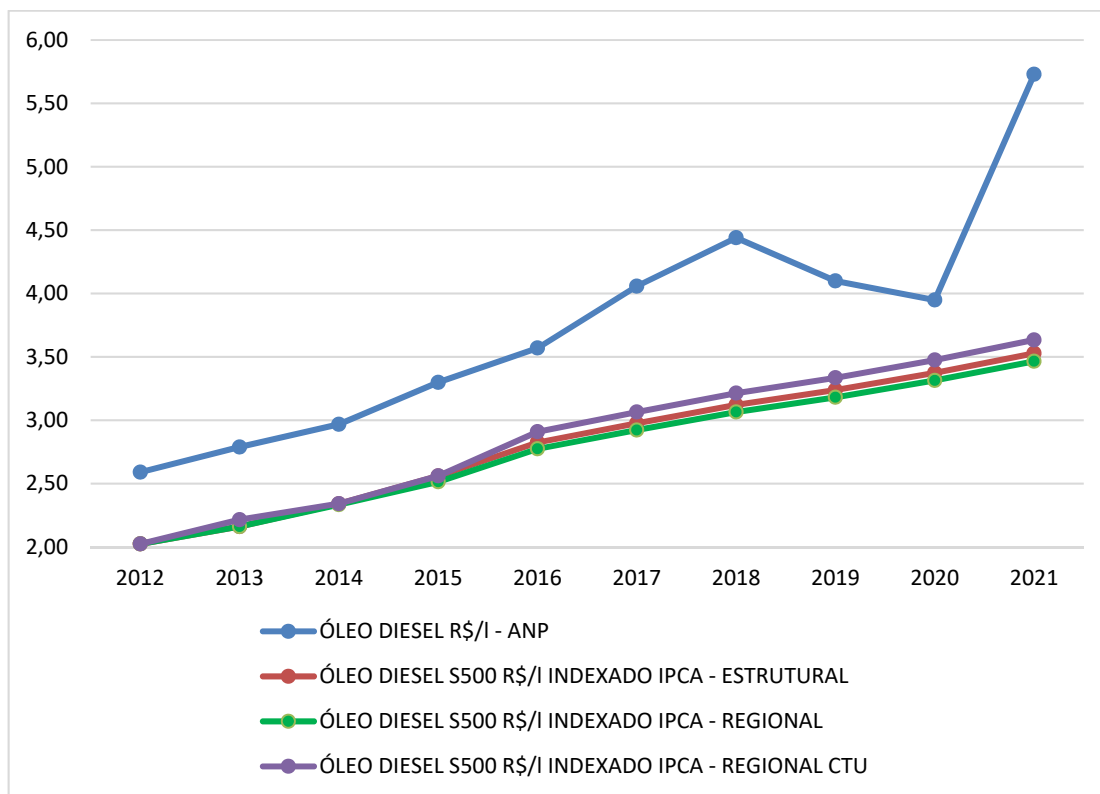
Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e IBGE.

Quadro 3 - Evolução anual do preço do óleo diesel S500 em R\$/L

Ano	ÓLEO DIESEL S500	INDEXADO IPCA		
		ESTRUTURAL	REGIONAL	REGIONAL CTU
2012	2,59	2,02	2,02	2,02
2013	2,79	2,16	2,16	2,22
2014	2,97	2,34	2,33	2,34
2015	3,30	2,56	2,51	2,56
2016	3,57	2,82	2,77	2,91
2017	4,06	2,98	2,92	3,06
2018	4,44	3,12	3,06	3,21
2019	4,10	3,24	3,18	3,34
2020	3,95	3,37	3,31	3,48
2021	5,73	3,53	3,46	3,63

Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e IBGE.

Figura 6 - Evolução anual do preço do óleo diesel S500 em R\$/L



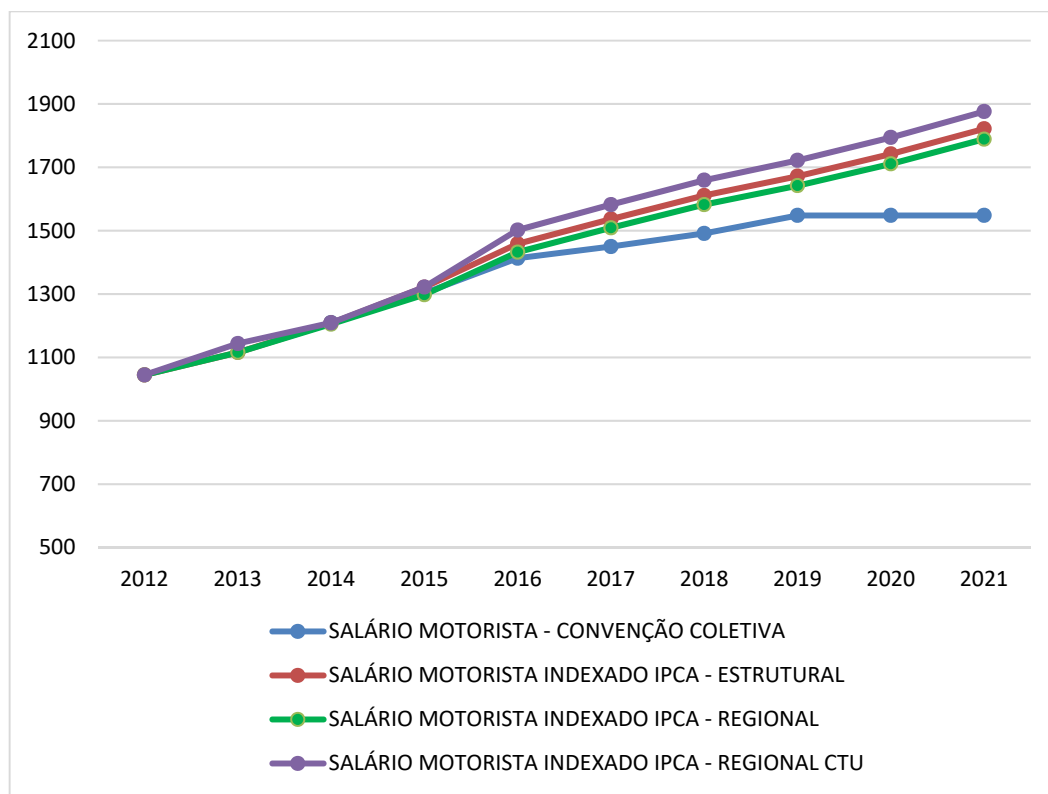
Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e IBGE.

Quadro 4 - Evolução anual do salário do motorista em R\$

Ano	SALÁRIO MOTORISTA	INDEXADO IPCA		
		ESTRUTURAL	REGIONAL	REGIONAL CTU
2012		1045,00	1045,00	1045,00
2013		1115,95	1115,96	1143,96
2014	1210,00	1208,36	1205,12	1208,93
2015	1303,17	1321,58	1297,91	1322,21
2016	1413,20	1458,50	1432,38	1502,03
2017	1450,00	1536,53	1509,01	1582,39
2018	1491,50	1611,20	1582,35	1659,29
2019	1548,17	1672,11	1642,16	1722,01
2020	1548,17	1742,17	1710,97	1794,17
2021	1548,17	1821,61	1788,99	1875,98

Fonte: Convenção Coletiva de Trabalho e IBGE.

Figura 7 - Evolução anual do salário do motorista em R\$



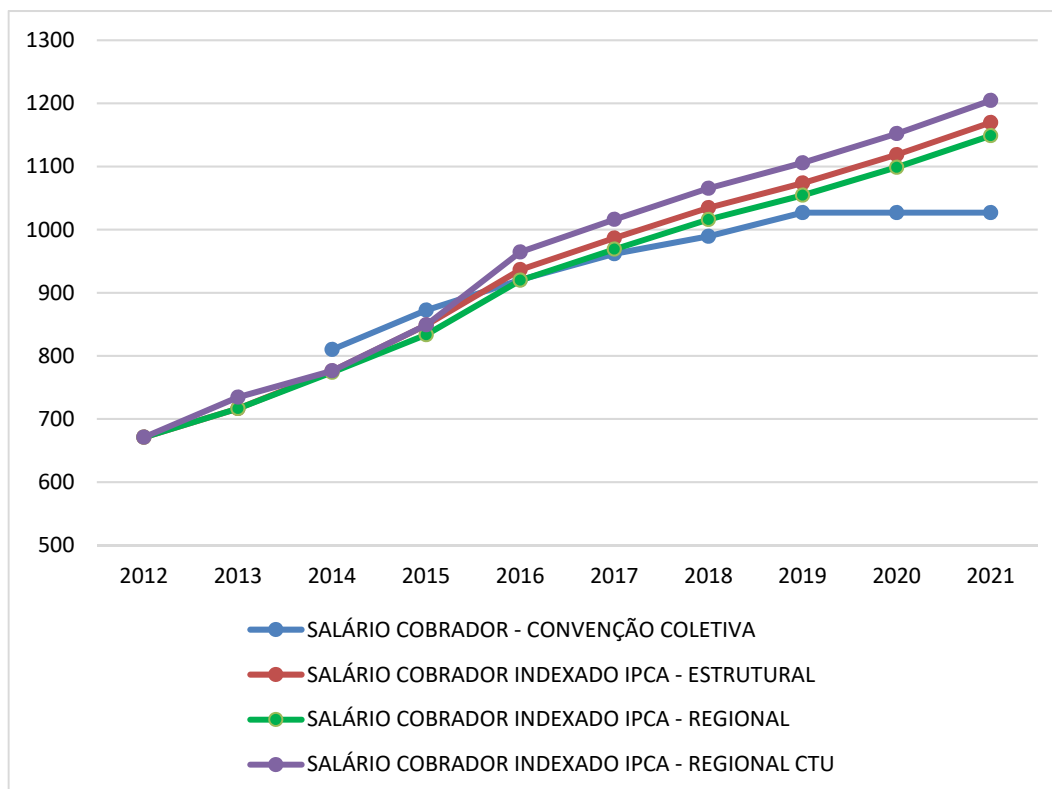
Fonte: Convenção Coletiva de Trabalho e IBGE.

Quadro 4 - Evolução anual do salário do cobrador em R\$

Ano	SALÁRIO COBRADOR	INDEXADO IPCA		
		ESTRUTURAL	REGIONAL	REGIONAL CTU
2012		671,00	671,00	671,00
2013		716,56	716,56	734,54
2014	810,00	775,89	773,81	776,26
2015	872,37	848,60	833,40	849,00
2016	920,35	936,51	919,74	964,46
2017	961,76	986,61	968,94	1016,06
2018	989,30	1034,56	1016,03	1065,44
2019	1026,89	1073,67	1054,44	1105,71
2020	1026,89	1118,65	1098,62	1152,04
2021	1026,89	1169,67	1148,72	1204,58

Fonte: Convenção Coletiva de Trabalho e IBGE.

Figura 8 - Evolução anual do salário do cobrador em R\$



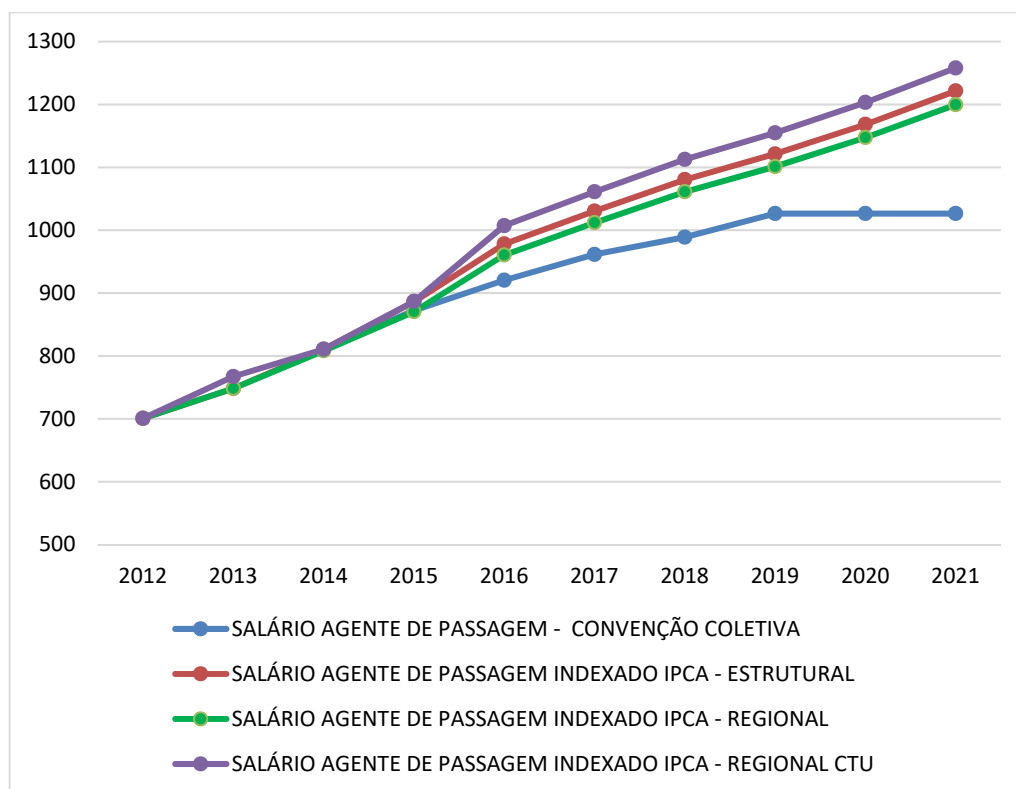
Fonte: Convenção Coletiva de Trabalho e IBGE.

Quadro 5 - Evolução anual do salário do agente de viagem em R\$

Ano	SALÁRIO AGENTE DE PASSAGEM	INDEXADO IPCA		
		ESTRUTURAL	REGIONAL	REGIONAL CTU
2012		700,70	700,70	700,70
2013		748,28	748,28	767,06
2014	810,00	810,24	808,06	810,62
2015	872,37	886,16	870,29	886,58
2016	920,35	977,96	960,45	1007,15
2017	961,35	1030,28	1011,83	1061,03
2018	988,85	1080,35	1061,01	1112,60
2019	1026,42	1121,19	1101,11	1154,66
2020	1026,42	1168,17	1147,25	1203,04
2021	1026,42	1221,44	1199,56	1257,89

Fonte: Convenção Coletiva de Trabalho e IBGE.

Figura 9 - Evolução anual do salário do agente de viagem em R\$



Fonte: Convenção Coletiva de Trabalho e IBGE.

Resta demonstrada, nas Figuras 2 e 3, o descolamento da curva de reajuste do diesel, em comparação com o indexador inflacionário aplicado para reajuste no Sistema TRIP. Outros custos mostraram-se aderentes à mesma medida.

Ao aplicar a variação mensurada do diesel no período, o fazemos a partir da estrutura tarifária e na proporção dos fatores de utilização, por segmento tarifário (estrutural, regional, regional CTU e local) que nesse exame são **óleo diesel e alíquota de ICMS** incidente nos serviços. Desse modo, temos as seguintes condições iniciais para o cálculo:

Quadro 6 – Indicadores, variáveis e parâmetros aplicados às linhas do **sistema estrutural**.

Indicadores	Variáveis	Parâmetros
Capacidade do veículo	Qtde. assentos	42
Gratuidades	Qtde. passageiros	2
Índice de Aproveitamento Médio	%	67,72%
Passageiro Equivalente (gratuidades x lapM)	Qtde. passageiros	23,79
Km. Anual planejada	Qtde. km	12.293.944
Idade Média (em anos)	Idade	3,25
Base de Remuneração	R\$	R\$ 166.428.049
% Remuneração (depende da idade média anual)	%	9,8900%
% Amortização (depende do resultado da idade média)	%	12,3600%
Frota Total	Qtde. veículos	98
Frota Operante	Qtde. veículos	84
% de Frota Reserva (conforme o Decreto)	%	10%
Percurso Médio Anual por Veículo (PMA)	Qtde. km	121.967
Rodagem: Parâmetro de Vida Útil Total	Qtde. km	80.000
Fator de Utilização de Pneus Novos: 40.000 km/PMA	%	32,80%
Fator de Utilização de Pneus Recauchutados: 20.000 km/PMA	%	16,40%
Consumo do Diesel (Km/l)	Km/litro	0,325600
Lubrificantes (% do gasto econômico em relação ao Gasto com Diesel)	%	2,0926%
% Alocação do Custo Baseado na tipologia do Serviço	%	38,76%
% Tributos (por dentro)	%	24,19982%
Fator de utilização - Motorista	Qtde. MOD/Frota	2,372819
Fator de utilização - Cobrador	Qtde. MOD/Frota	1,012498
Fator de utilização - Auxiliar administrativo	Qtde. MOD/Frota	1,230399
Frota com utilização do combustível S500	%	100%
Frota com utilização do combustível S-10	%	0%

Fonte: Processo n. AGEMS n. 51/009122/2021

Quadro 7 – Indicadores, variáveis e parâmetros aplicados as linhas do **sistema regional**.

Indicadores	Variáveis	Parâmetros
Capacidade do veículo	Qtde. assentos	44
Gratuidades	Qtde. passageiros	2
Índice de Aproveitamento Médio	%	53,43%
Passageiro Equivalente (gratuidades x lapM)	Qtde. passageiros	20,3
Km. Anual planejada	Qtde. km	12.787.692
Idade Média (em anos)	Idade	6
Base de Remuneração	R\$	R\$ 178.845.006,60
% Remuneração (depende da idade média anual)	%	4,5116%
% Amortização (depende do resultado da idade média)	%	4,4959%
Frota Total	Qtde. veículos	129
Frota Operante	Qtde. veículos	107
% de Frota Reserva (conforme o Decreto)	%	10%
Percurso Médio Anual por Veículo (PMA)	Qtde. km	86.841
Rodagem: Parâmetro de Vida Útil Total	Qtde. km	80.000
Fator de Utilização de Pneus Novos: 40.000 km/PMA	%	46,06%
Fator de Utilização de Pneus Recauchutados: 20.000 km/PMA	%	23,03%
Consumo do Diesel (Km/l)	Km/litro	0,325600
Lubrificantes (% do gasto econômico em relação ao Gasto com Diesel)	%	2,0926%
% Alocação do Custo Baseado na tipologia do Serviço	%	40,32%
% Tributos (por dentro)	%	24,19982%
Fator de utilização - Motorista	Qtde. MOD/Frota	1,799701
Fator de utilização - Cobrador	Qtde. MOD/Frota	0,767944
Fator de utilização - Auxiliar administrativo	Qtde. MOD/Frota	0,940000
Frota com utilização do combustível S500	%	100%
Frota com utilização do combustível S-10	%	0%

Fonte: Processo n. AGEMS n. 51/009122/2021

Quadro 8 – Indicadores, variáveis e parâmetros aplicados as linhas do **sistema CTU**.

Indicadores	Variáveis	Parâmetros
Capacidade do veículo	Qtde. assentos	42
Gratuidades	Qtde. passageiros	2
Índice de Aproveitamento Médio	%	53,43%
Passageiro Equivalente (gratuidades x lapM)	Qtde. passageiros	20,3
Km. Anual planejada	Qtde. km	5.665.536
Idade Média (em anos)	Idade	6
Base de Remuneração	R\$	R\$ 28.631.971,20
% Remuneração (depende da idade média anual)	%	4,5116%
% Amortização (depende do resultado da idade média)	%	4,4959%
Frota Total	Qtde. veículos	67
Frota Operante	Qtde. veículos	48
% de Frota Reserva (conforme o Decreto)	%	10%
Percurso Médio Anual por Veículo (PMA)	Qtde. km	78.847
Rodagem: Parâmetro de Vida Útil Total	Qtde. km	80.000
Fator de Utilização de Pneus Novos: 40.000 km/PMA	%	50,73%
Fator de Utilização de Pneus Recauchutados: 20.000 km/PMA	%	25,37%
Consumo do Diesel (Km/l)	Km/litro	0,325600
Lubrificantes (% do gasto econômico em relação ao Gasto com Diesel)	%	2,0926%
% Alocação do Custo Baseado na tipologia do Serviço	%	17,86%
% Tributos (por dentro)	%	8,45908%
Fator de utilização - Motorista	Qtde. MOD/Frota	1,799701
Fator de utilização - Cobrador	Qtde. MOD/Frota	0,767944
Fator de utilização - Auxiliar administrativo	Qtde. MOD/Frota	0,933214
Frota com utilização do combustível S500	%	100%
Frota com utilização do combustível S-10	%	0%

Fonte: Processo n. AGEMS n. 51/009122/2021

Quadro 9 – Indicadores, variáveis e parâmetros aplicados as linhas do **sistema local**.

Indicadores	Variáveis	Preços de mercado
Capacidade do veículo (lotação)	46	
Gratuidades: 2 Idosos por viagem	2	
Percurso Anual (em Km)	967.408	
Idade Média (em anos)	10	
% Remuneração	2,8000%	
% Depreciação	1,5455%	
\$ Valor de Mercado do Veículo de Reposição		R\$ 933.053,73
\$ Veículo Padrão s/ Rodagem		R\$ 917.857,75
Preço Unitário do Pneu		R\$ 2.532,66
Fator de Utilização de Pneus Novos (40.000 km/PMA)	58,46%	
Fator de Utilização de Pneus Recauchutados: 20.000 km/PMA	29,23%	
Valor da Recauchutagem		R\$ 699,71
Rodagem Total do pneu em km [(FUPN+FUPR) x PMA]	80.000,00	
Percurso Médio Anual por Veículo (PMA médio das linhas)	68.428	
Consumo do Diesel (Km/l)	3,07	
Preço do Litro do Diesel, para frotistas, com faturamento à vista		R\$ 6,05
Lubrificantes (% do gasto econômico em relação ao Gasto com Diesel)	2,0926%	
Percentual de Rateio dos Custos	3,05%	
Base de Remuneração de Ativos: (Frota + Capital de Giro)	R\$ 21.155.251,40	
Índice de Aproveitamento Médio (Pass.Transportados / Lugares Ofertados)	8239,33%	
Tributos: (PIS, COFINS e Taxa de Fiscalização)	8,15%	
Frota Total	17	
Frota Operante	14	

Fonte: Processo n. AGEMS n. 51/009122/2021

Decorrente da atualização dos preços apurados, determinamos, respeitados os parâmetros, que os novos custos de cada um dos sistemas são:

Revisão Tarifária Extraordinária 2022 - Sistema de TRIP/MS
Modelagem Tarifária do Sistema ESTRUTURAL

Quadro 10 - Cotações de Mercado.

Preços de Mercado	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
\$Litro Diesel S500	2,02	2,16	2,34	2,56	2,82	2,98
\$Litro Diesel S-10	não se aplica	2,42	2,62	2,86	3,16	3,33
Aditivo Arla, para Diesel S-10	não se aplica	1,65	1,79	1,95	2,16	2,27
Veículo Padrão da Categoria do Serviço	635.250,00	678.381,74	734.555,46	803.403,76	886.635,64	934.070,18
Veículo Padrão da Categoria do Serviço (- rodagem)	626.785,20	669.342,21	724.767,40	792.698,28	874.821,09	921.623,56
Pneus	1.410,80	1.506,59	1.631,34	1.784,25	1.969,09	2.074,44
Recauchutagem	389,77	416,23	450,70	492,94	544,01	573,12

Continua...

Preços de Mercado	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022
\$Litro Diesel S500	3,12	3,24	3,37	3,53	6,05
\$Litro Diesel S-10	3,49	3,62	3,77	3,94	6,16
Aditivo Arla, para Diesel S-10	2,38	2,47	2,58	2,69	2,69
Veículo Padrão da Categoria do Serviço	979.466,36	1.016.490,43	1.059.081,08	1.107.375,44	1.107.375,44
Veículo Padrão da Categoria do Serviço (- rodagem)	966.414,83	1.002.945,54	1.044.968,67	1.092.619,50	1.092.619,50
Pneus		2.175,26	2.257,48	2.352,07	2.459,32
Recauchutagem		600,97	623,69	649,82	679,45

Quadro 11 – OPEX – Despesas de curto prazo e recorrentes.

DESPESAS COM A EXPLORAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
1- Pessoal Operação (Convenção coletiva)						
Motorista	1.045,00	1.115,95	1.208,36	1.321,62	1.458,53	1.536,57
Cobrador	671,00	716,56	775,89	848,62	936,53	986,64
Aux. Adm.	700,70	748,28	810,24	886,18	977,99	1.030,31
Custo/Km Pessoal Operação (Δ%)		6,79%	8,28%	9,37%	10,36%	5,35%
2- Despesas de exploração						
Licenciamento e Taxa de Vistoria	100.674,89	107.510,44	116.412,90	127.324,03	140.514,68	148.032,14
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	442.559,51	472.608,10	511.742,63	559.707,16	617.692,30	650.738,52
Água e esgoto	67.802,71	72.406,33	78.401,97	85.750,41	94.634,08	99.696,95
Energia	188.519,48	201.319,44	217.989,79	238.421,50	263.121,74	277.198,62
IPTU	53.753,58	57.403,30	62.156,60	67.982,41	75.025,32	79.039,14
Desp. Informática	77.089,82	82.324,01	89.140,88	97.495,87	107.596,35	113.352,70
Mat. de expediente + Doc. Fiscais de Vendas	260.672,91	278.371,89	301.422,61	329.674,30	363.828,25	383.292,87
Manutenção e Conservação de Ativos	355.437,77	379.571,03	411.001,59	449.523,87	496.094,13	522.634,91
Salários MOI: Manut. + Comercial + Adm.	1.278.426,42	1.365.228,08	1.478.276,44	1.616.832,09	1.784.334,40	1.879.795,35
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	147.129,65	157.119,35	170.129,69	186.075,58	205.352,84	216.339,10
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	2.502.543,10	2.672.458,95	2.893.753,19	3.164.978,40	3.492.867,24	3.679.733,79
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	2.650.683,35	2.830.657,52	3.065.051,46	3.352.332,10	3.699.630,60	3.897.558,89
Locação de Imóveis, Máq. e Equip.	251.141,97	268.193,83	290.401,74	317.620,47	350.525,66	369.278,59
Serviços de terceiros PF e PJ	1.099.038,14	1.173.659,83	1.270.845,29	1.389.958,87	1.533.957,32	1.616.023,23
Custo/Km Despesas Administrativas	9.475.473,29	10.118.832,09	10.956.726,78	11.983.677,05	13.225.174,89	13.932.714,79

Continua...

DESPESAS COM A EXPLORAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/Km
1- Pessoal Operação (Convenção coletiva)						
Motorista	1.611,24	1.672,15	1.742,21	1.821,66	1.821,66	0,4135
Cobrador	1.034,59	1.073,70	1.118,68	1.169,70	1.169,70	0,1133
Aux. Adm.	1.080,38	1.121,22	1.168,20	1.221,47	1.221,47	0,1438
Custo/Km Pessoal Operação (Δ%)	4,86%	3,78%	4,19%	4,56%	0,00%	0,6705
2- Despesas de exploração						
Licenciamento e Taxa de Vistoria	155.226,56	161.094,16	167.843,96	175.497,69	175.497,69	0,0143
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	682.364,67	708.158,22	737.829,84	771.475,06	771.475,06	0,0628
Água e esgoto	104.542,26	108.493,98	113.039,85	118.194,50	118.194,50	0,0096
Energia	290.670,58	301.658,00	314.297,38	328.629,42	328.629,42	0,0267
IPTU	82.880,47	86.013,37	89.617,31	93.703,88	93.703,88	0,0076
Desp. Informática	118.861,68	123.354,68	128.523,21	134.383,90	134.383,90	0,0109
Mat. de expediente + Doc. Fiscais de Vendas	401.921,05	417.113,77	434.590,71	454.408,15	454.408,15	0,0370
Manutenção e Conservação de Ativos	548.035,17	568.751,03	592.581,53	619.603,40	619.603,40	0,0504
Salários MOI: Manut. + Comercial + Adm.	1.971.154,14	2.045.664,25	2.131.376,98	2.228.568,30	2.228.568,30	0,1813
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	226.853,27	235.428,38	245.292,76	256.478,17	256.478,17	0,0209
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	3.858.570,30	4.004.425,20	4.172.209,44	4.362.463,22	4.362.463,22	0,3548
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	4.086.981,78	4.241.470,69	4.419.187,07	4.620.703,09	4.620.703,09	0,3759
Locação de Imóveis, Máq. e Equip..	387.225,68	401.862,90	418.700,84	437.793,70	437.793,70	0,0356
Serviços de terceiros PF e PJ	1.694.562,59	1.758.617,47	1.832.303,03	1.915.856,50	1.915.856,50	0,1558
Custo/Km Despesas Administrativas	14.609.850,20	15.162.106,12	15.797.393,91	16.517.758,96		1,3436

Continua...

CUSTOS VARIÁVEIS	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
3- Combustíveis e Lubrificantes						
Diesel	7.650.163,71	8.169.588,96	8.846.075,65	9.675.199,17	10.677.540,84	11.248.783,65
Lubrificantes (% do Diesel)	160.087,33	170.956,82	185.112,98	202.463,22	223.438,23	235.392,05
Custo/Km Diesel	7.810.251,04	8.340.545,79	9.031.188,64	9.877.662,39	10.900.979,07	11.484.175,70
4- Rodagem⁽¹⁾						
Aquisição de pneus novos	185.209,33	197.784,54	214.162,18	234.235,13	258.501,68	272.331,38
Serviços de recauchutagem	50.108,56	53.510,79	57.941,78	63.372,53	69.937,87	73.679,51
Custo/Km Rodagem	235.317,88	251.295,33	272.103,96	297.607,67	328.439,55	346.010,89
5- Peças e Acessórios						
Peças e Acessórios (reposição e almoxarifado)	1.767.550,49	1.887.562,34	2.043.862,84	2.235.429,68	2.467.018,12	2.599.002,29
Custo/Km Rodagem	1.767.550,49	1.887.562,34	2.043.862,84	2.235.429,68	2.467.018,12	2.599.002,29

Nota 1: Considerando frota total de 196 veículos mais 67 de frota reserva e 784 recauchutagens

Continua...

CUSTOS VARIÁVEIS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/Km
3- Combustíveis e Lubrificantes						
Diesel	11.795.478,96	12.241.350,95	12.754.259,96	13.335.857,36	24.217.626,87	1,9699
Lubrificantes (% do Diesel)	246.832,20	256.162,52	266.895,65	279.066,16	506.775,94	0,0412
Custo/Km Diesel	12.042.311,16	12.497.513,47	13.021.155,61	13.614.923,51	24.724.402,81	2,0111
4- Rodagem⁽¹⁾						
Aquisição de pneus novos	285.566,79	296.361,29	308.778,74	322.859,13	322.859,13	0,0263
Serviços de recauchutagem	77.260,36	80.180,82	83.540,38	87.349,84	87.349,84	0,0071
Custo/Km Rodagem	362.827,16	376.542,11	392.319,12	410.208,96	410.208,96	0,0334
5- Peças e Acessórios						
Peças e Acessórios (reposição e almoxarifado)	2.725.314,82	2.828.332,39	2.946.838,69	3.081.215,26	3.081.215,26	0,2506
Custo/Km Rodagem	2.725.314,82	2.828.332,39	2.946.838,69	3.081.215,26	3.081.215,26	0,2506

Nota 1: Considerando frota total de 196 veículos mais 67 de frota reserva e 784 recauchutagens

Quadro 12 – CAPEX – Despesas de capital.

6- Remuneração Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Retorno (a.a.)	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Frota (sem rodagem)	61.424.949,60	8,0122%	3.409.391,83	3.640.880,24	3.942.365,05	4.311.874,39	4.758.580,58	5.013.162,14
Outros Ativos necessários à operação	21.789.075,00	14,00%	3.050.470,50	3.257.589,13	3.527.335,34	3.857.944,84	4.257.624,36	4.485.405,02
Custo/Km. Remuneração Regulatória	83.214.024,60		6.459.862,33	6.898.469,36	7.469.700,39	8.169.819,23	9.016.204,94	9.498.567,15
7- Depreciação Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Depreciação a.a.	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Veículos (frota sem rodagem)	61.424.949,60	11,6286%	3.297.536,99	3.521.430,76	3.813.024,51	4.170.411,04	4.602.461,76	4.848.691,04
Outros Ativos necessários à operação	21.789.075,00	10,00%	2.178.907,50	2.326.849,38	2.519.525,24	2.755.674,89	3.041.160,26	3.203.860,73
Custo/Km Depreciação	83.214.024,60		5.476.444,49	5.848.280,14	6.332.549,75	6.926.085,93	7.643.622,01	8.052.551,77

Continua...

6- Remuneração Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Retorno (a.a.)	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/km
Frota (sem rodagem)	61.424.949,60	8,0122%	5.256.803,79	5.455.512,26	5.684.096,62	5.943.292,82	8.695.077,50	0,7073
Outros Ativos necessários à operação	21.789.075,00	14,00%	4.703.397,46	4.881.187,04	5.085.707,34	5.317.616,85	14.990.739,49	1,2194
Custo/Km. Remuneração Regulatória	83.214.024,60		9.960.201,25	10.336.699,30	10.769.803,96	11.260.909,68	23.685.816,99	1,9266
7- Depreciação Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Depreciação a.a.	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/km
Veículos (frota sem rodagem)	61.424.949,60	11,6286%	5.084.339,33	5.276.528,60	5.497.613,60	5.748.306,13	12.451.525,70	1,0128
Outros Ativos necessários à operação	21.789.075,00	10,00%	3.359.569,62	3.486.562,17	3.632.648,10	3.798.297,75	3.798.297,75	0,3090
Custo/Km Depreciação	83.214.024,60		8.443.908,95	8.763.090,77	9.130.261,70	9.546.603,89	16.249.823,45	1,3218

Quadro 13 – Resumo do cálculo do Custo por Km antes da aplicação do índice de passageiro equivalente.

A - Despesas com exploração e operação dos serviços - OPEX (Custos fixos e variáveis)	Custo/Km (R\$)	Rep(%) sobre o Custo/Km	Orçamento Anual
+ Despesas de Exploração	1,3436	15,4388%	16.517.758,96
+ Pessoal Operação	0,6705	7,7049%	8.243.369,82
+ Combustíveis e Lubrificantes	2,0111	23,1093%	24.724.402,81
+ Rodagem	0,0334	0,3834%	410.208,96
+ Peças e Acessórios	0,2506	2,8799%	3.081.215,26
+ Risco de demanda	0,0000	0,0000%	-
OPEX	4,3092	49,5163%	52.976.955,82
B- Despesas de Capital, Amortização e Depreciação Regulatória – CAPEX	Custo/Km (R\$)	Rep(%) sobre o Custo/Km	Orçamento Anual
+ Remuneração Regulatória	1,9266	22,1386%	23.685.816,99
+ Depreciação Regulatória	1,3218	15,1883%	16.249.823,45
CAPEX	3,2484	37,3269%	39.935.640,44
OPEX + CAPEX	7,5576	86,8432%	92.912.596,26
C- Impostos, Contribuições e Taxa de Fiscalização	Custo/Km (R\$)	Rep(%) sobre o Custo/Km	Orçamento Anual
- PIS (0,65%)	0,0491	0,5645%	603.931,88
- Cofins (3%)	0,2267	2,6053%	2.787.377,89
- ICMS (alíquota 7%, conforme Decreto n. 15.338, de 23.12.2019)	0,5290	6,0790%	6.503.881,74
- Taxa de Fiscalização (4,5%)	0,3401	3,9079%	4.181.066,83
TRIBUTOS + TAXA DE FISCALIZAÇÃO	1,1450	13,1568%	14.076.258,33
(=) Custo Total / Km, antes da aplicação do Passageiro Equivalente (A+B+C)	8,7026	100,0000%	106.988.854,60

Revisão Tarifária Extraordinária 2022 - Sistema de TRIP/MS
Modelagem Tarifária do Sistema REGIONAL

Quadro 14 - Cotações de Mercado.

Preços de Mercado	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
\$Litro Diesel S500	2,02	2,16	2,33	2,57	2,83	2,98
\$Litro Diesel S-10	não se aplica	2,42	2,61	2,87	3,17	3,34
Aditivo Arla, para Diesel S-10	não se aplica	1,65	1,78	1,96	2,16	2,28
Veículo Padrão da Categoria do Serviço	519.750,00	555.041,03	599.388,80	659.147,87	727.435,59	766.353,39
Veículo Padrão da Categoria do Serviço (- rodagem)	511.285,20	546.001,47	589.626,98	648.412,79	715.588,36	753.872,33
Pneus	1.410,80	1.506,59	1.626,97	1.789,18	1.974,54	2.080,18
Recauchutagem	389,77	416,24	449,49	494,31	545,52	574,70

Continua...

Preços de Mercado	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022
\$Litro Diesel S500	3,13	3,25	3,38	3,54	6,05
\$Litro Diesel S-10	3,50	3,63	3,78	3,95	6,16
Aditivo Arla, para Diesel S-10	2,39	2,48	2,58	2,70	2,70
Veículo Padrão da Categoria do Serviço	803.598,16	833.974,17	868.917,69	908.540,34	908.540,34
Veículo Padrão da Categoria do Serviço (- rodagem)	790.510,53	820.391,83	854.766,25	893.743,59	893.743,59
Pneus	2.181,27	2.263,72	2.358,57	2.466,13	2.466,13
Recauchutagem	602,63	625,41	651,62	681,33	681,33

Quadro 15 – OPEX – Despesas de curto prazo e recorrentes.

DESPESAS COM A EXPLORAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
1- Pessoal Operação (Convenção coletiva)						
Motorista	1.045,00	1.115,96	1.205,12	1.325,27	1.462,57	1.540,82
Cobrador	671,00	716,56	773,81	850,96	939,12	989,37
Aux. Adm.	700,70	748,28	808,06	888,63	980,69	1.033,16
Custo/Km Pessoal Operação (Δ%)		6,79%	7,99%	9,97%	10,36%	5,35%
2- Despesas de exploração						
Licenciamento e Taxa de Vistoria	101.769,61	108.679,77	117.363,28	129.064,40	142.435,48	150.055,77
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	447.371,82	477.748,37	515.920,46	567.357,73	626.135,99	659.634,27
Água e esgoto	68.539,98	73.193,85	79.042,03	86.922,53	95.927,70	101.059,83
Energia	190.569,40	203.509,06	219.769,44	241.680,45	266.718,55	280.987,99
IPTU	54.338,08	58.027,64	62.664,05	68.911,65	76.050,90	80.119,62
Desp. Informática	77.928,08	83.219,39	89.868,62	98.828,53	109.067,16	114.902,25
Mat. de expediente + Doc. Fiscais de Vendas	263.507,42	281.399,57	303.883,40	334.180,57	368.801,68	388.532,57
Manutenção e Conservação de Ativos	359.302,73	383.699,39	414.356,97	455.668,36	502.875,60	529.779,45
Salários MOI: Manut. + Comercial + Adm.	1.292.327,78	1.380.076,84	1.490.344,98	1.638.932,37	1.808.725,77	1.905.492,60
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	148.729,51	158.828,24	171.518,62	188.619,02	208.159,95	219.296,51
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	2.529.755,28	2.701.525,67	2.917.377,57	3.208.240,11	3.540.613,79	3.730.036,63
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	2.679.506,38	2.861.444,87	3.090.074,31	3.398.154,72	3.750.203,55	3.950.839,44
Locação de Imóveis, Máq. e Equip.	253.872,84	271.110,81	292.772,56	321.961,99	355.317,25	374.326,72
Serviços de terceiros PF e PJ	1.110.988,87	1.186.425,02	1.281.220,37	1.408.958,05	1.554.926,10	1.638.114,65
Custo/Km Despesas Administrativas	9.578.507,80	10.228.888,48	11.046.176,67	12.147.480,49	13.405.959,47	14.123.178,30

Continua...

DESPESAS COM A EXPLORAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/Km
1- Pessoal Operação (Convenção coletiva)						
Motorista	1.615,70	1.676,77	1.747,03	1.826,69	1.826,69	0,3980
Cobrador	1.037,45	1.076,67	1.121,78	1.172,93	1.172,93	0,1090
Aux. Adm.	1.083,37	1.124,32	1.171,43	1.224,85	1.224,85	0,1394
Custo/Km Pessoal Operação (Δ%)	4,86%	3,78%	4,19%	4,56%		0,6464
2- Despesas de exploração						
Licenciamento e Taxa de Vistoria	157.348,48	163.296,26	170.138,37	177.896,68	177.896,68	0,0139
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	691.692,49	717.838,47	747.915,90	782.020,87	782.020,87	0,0612
Água e esgoto	105.971,34	109.977,06	114.585,09	119.810,17	119.810,17	0,0094
Energia	294.644,01	305.781,55	318.593,80	333.121,67	333.121,67	0,0261
IPTU	84.013,43	87.189,14	90.842,37	94.984,78	94.984,78	0,0074
Desp. Informática	120.486,50	125.040,89	130.280,11	136.220,88	136.220,88	0,0107
Mat. de expediente + Doc. Fiscais de Vendas	407.415,25	422.815,55	440.531,52	460.619,76	460.619,76	0,0360
Manutenção e Conservação de Ativos	555.526,73	576.525,64	600.682,07	628.073,17	628.073,17	0,0491
Salários MOI: Manut. + Comercial + Adm.	1.998.099,54	2.073.627,70	2.160.512,70	2.259.032,08	2.259.032,08	0,1767
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	229.954,32	238.646,59	248.645,89	259.984,14	259.984,14	0,0203
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	3.911.316,41	4.059.164,17	4.229.243,14	4.422.096,63	4.422.096,63	0,3458
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	4.142.850,24	4.299.449,98	4.479.596,93	4.683.866,55	4.683.866,55	0,3663
Locação de Imóveis, Máq. e Equip..	392.519,00	407.356,22	424.424,44	443.778,20	443.778,20	0,0347
Serviços de terceiros PF e PJ	1.717.727,02	1.782.657,10	1.857.350,43	1.942.045,61	1.942.045,61	0,1519
Custo/Km Despesas Administrativas	14.809.564,76	15.369.366,31	16.013.342,76	16.743.551,19	16.743.551,19	1,3093

Continua...

CUSTOS VARIÁVEIS	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
3- Combustíveis e Lubrificantes						
Diesel	8.942.326,16	9.549.510,11	10.312.515,96	11.340.673,81	12.515.567,61	13.185.150,48
Lubrificantes (% do Diesel)	187.127,12	199.833,05	215.799,71	237.314,94	261.900,77	275.912,46
Custo/Km Diesel	9.129.453,28	9.749.343,16	10.528.315,68	11.577.988,75	12.777.468,38	13.461.062,94
4- Rodagem⁽¹⁾						
Aquisição de pneus novos	262.180,83	279.982,91	302.353,54	332.498,19	366.945,00	386.576,56
Serviços de recauchutagem	92.639,30	98.929,50	106.833,97	117.485,32	129.656,80	136.593,43
Custo/Km Rodagem	354.820,13	378.912,41	409.187,51	449.983,51	496.601,80	523.170,00
5- Peças e Acessórios						
Peças e Acessórios (reposição e almoxarifado)	1.838.538,65	1.963.375,42	2.120.249,12	2.331.637,96	2.573.195,65	2.710.861,62
Custo/Km Rodagem	1.838.538,65	1.963.375,42	2.120.249,12	2.331.637,96	2.573.195,65	2.710.861,62

Nota 1: Considerando frota total de 258 veículos mais 67 de frota reserva e 1.032 recauchutagens.

Continua...

CUSTOS VARIÁVEIS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/Km
3- Combustíveis e Lubrificantes						
Diesel	13.825.948,79	14.348.569,66	14.949.774,73	15.631.484,45	25.190.252,48	1,9699
Lubrificantes (% do Diesel)	289.321,81	300.258,17	312.838,99	327.104,45	527.129,02	0,0412
Custo/Km Diesel	14.115.270,60	14.648.827,83	15.262.613,72	15.958.588,90	25.717.381,50	2,0111
4- Rodagem⁽¹⁾						
Aquisição de pneus novos	405.364,18	420.686,95	438.313,73	458.300,84	458.300,84	0,0358
Serviços de recauchutagem	143.231,88	148.646,04	154.874,31	161.936,58	161.936,58	0,0127
Custo/Km Rodagem	548.596,06	569.332,99	593.188,04	620.237,42	620.237,42	0,0485
5- Peças e Acessórios						
Peças e Acessórios (reposição e almoxarifado)	2.842.609,49	2.950.060,13	3.073.667,65	3.213.826,90	3.213.826,90	0,2513
Custo/Km Rodagem	2.842.609,49	2.950.060,13	3.073.667,65	3.213.826,90	3.213.826,90	0,2513

Nota 1: Considerando frota total de 258 veículos mais 67 de frota reserva e 1.032 recauchutagens.

Quadro 16 – CAPEX – Despesas de capital.

6- Remuneração Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Retorno (a.a.)	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Frota (sem rodagem)	65.955.790,80	4,5116%	3.660.876,17	3.909.449,66	4.221.814,69	4.642.729,61	5.123.716,40	5.397.835,23
Outros Ativos necessários à operação	23.466.712,50	14,00%	3.285.339,75	3.508.414,32	3.788.736,62	4.166.473,66	4.598.120,34	4.844.119,77
Custo/Km. Remuneração Regulatória	89.422.503,30		6.946.215,92	7.417.863,98	8.010.551,31	8.809.203,28	9.721.836,74	10.241.955,00
7- Depreciação Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Depreciação a.a.	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Veículos (frota sem rodagem)	65.955.790,80	4,4959%	3.540.770,67	3.781.189,00	4.083.306,00	4.490.411,61	4.955.618,25	5.220.743,83
Outros Ativos necessários à operação	23.466.712,50	10,00%	2.346.671,25	2.506.010,23	2.706.240,45	2.976.052,62	3.284.371,67	3.460.085,55
Custo/Km Depreciação	89.422.503,30		5.887.441,92	6.287.199,23	6.789.546,45	7.466.464,23	8.239.989,92	8.680.829,38

Continua...

6- Remuneração Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Retorno (a.a.)	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/km
Frota (sem rodagem)	65.955.790,80	4,5116%	5.660.170,02	5.874.124,45	6.120.250,26	6.399.333,67	5.287.718,91	0,4135
Outros Ativos necessários à operação	23.466.712,50	14,00%	5.079.544,00	5.271.550,76	5.492.428,73	5.742.883,49	16.141.009,17	1,2622
Custo/Km. Remuneração Regulatória	89.422.503,30		10.739.714,01	11.145.675,20	11.612.679,00	12.142.217,16	21.428.728,08	1,6757
7- Depreciação Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Depreciação a.a.	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/km
Veículos (frota sem rodagem)	65.955.790,80	4,4959%	5.474.471,98	5.681.407,02	5.919.457,98	6.189.385,26	5.183.417,35	0,4053
Outros Ativos necessários à operação	23.466.712,50	10,00%	3.628.245,71	3.765.393,40	3.923.163,38	4.102.059,63	4.102.059,63	0,3208
Custo/Km Depreciação	89.422.503,30		9.102.717,69	9.446.800,42	9.842.621,36	10.291.444,89	9.285.476,98	0,7261

Quadro 17 – Resumo do cálculo do Custo por Km, antes da aplicação do índice de passageiro equivalente.

A - Despesas com exploração e operação dos serviços - OPEX (Custos fixos e variáveis)	Custo/Km (R\$)	Rep(%) sobre o Custo/Km	Orçamento Anual
+ Despesas de Exploração	1,3093	17,051%	16.743.551,19
+ Pessoal Operação	0,6464	8,418%	8.265.708,30
+ Combustíveis e Lubrificantes	2,0111	26,190%	25.717.381,50
+ Rodagem	0,0485	0,632%	620.237,42
+ Peças e Acessórios	0,2513	3,273%	3.213.826,90
+ Risco de demanda	0,0000	0,000%	-
OPEX	4,2667	55,56%	54.560.705,30
B- Despesas de Capital, Amortização e Depreciação Regulatória - CAPEX			
+ Remuneração Regulatória	1,6757	21,823%	21.428.728,08
+ Depreciação Regulatória	0,7261	9,456%	9.285.476,98
CAPEX	2,4019	31,28%	30.714.205,06
OPEX + CAPEX	6,6685	86,84%	85.274.910,36
C- Impostos, Contribuições e Taxa de Fiscalização			
- PIS (0,65%)	0,0433	0,56%	554.286,92
- Cofins (3%)	0,2001	2,61%	2.558.247,31
- ICMS (alíquota 7%, conforme Decreto n. 15.338, de 23.12.2019)	0,4668	6,08%	5.969.243,73
- Taxa de Fiscalização (4,5%)	0,3001	3,91%	3.837.370,97
TRIBUTOS + TAXA DE FISCALIZAÇÃO	1,0103	13,16%	12.919.148,92
(=) Custo Total / Km, antes da aplicação do Passageiro Equivalente (A+B+C)	7,6788	100,00%	98.194.059,28

Revisão Tarifária Extraordinária 2022 - Sistema de TRIP/MS
Modelagem Tarifária do Sistema REGIONAL CTU

Quadro 18 - Cotações de Mercado.

Preços de Mercado	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
\$Litro Diesel S500	2,02	2,22	2,34	2,56	2,91	3,06
\$Litro Diesel S-10	não se aplica	2,42	2,55	2,79	3,17	3,34
Aditivo Arla, para Diesel S-10	não se aplica	1,65	1,74	1,91	2,17	2,28
Veículo Padrão da Categoria do Serviço	519.750,00	568.970,33	601.285,09	657.625,51	747.062,58	787.030,43
Veículo Padrão da Categoria do Serviço (- rodagem)	511.285,20	559.703,91	591.492,39	646.915,23	734.895,70	774.212,62
Pneus	1.410,80	1.544,40	1.632,12	1.785,05	2.027,81	2.136,30
Recauchutagem	389,77	426,68	450,91	493,17	560,24	590,21

Continua...

Preços de Mercado	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022
\$Litro Diesel S500	3,21	3,34	3,48	3,63	6,05
\$Litro Diesel S-10	3,50	3,64	3,79	3,96	6,16
Aditivo Arla, para Diesel S-10	2,39	2,48	2,59	2,71	2,71
Veículo Padrão da Categoria do Serviço	825.280,10	856.475,69	892.362,02	933.053,73	933.053,73
Veículo Padrão da Categoria do Serviço (- rodagem)	811.839,35	842.526,88	877.828,76	917.857,75	917.857,75
Pneus	2.240,13	2.324,80	2.422,21	2.532,66	2.532,66
Recauchutagem	618,89	642,29	669,20	699,71	699,71

Quadro 19 – OPEX – Despesas de curto prazo e recorrentes.

DESPESAS COM A EXPLORAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
1- Pessoal Operação (Convenção coletiva)						
Motorista	1.045,00	1.143,96	1.208,93	1.302,04	1.479,12	1.558,25
Cobrador	671,00	734,54	776,26	836,05	949,75	1.000,56
Aux. Adm.	700,70	767,06	810,62	873,05	991,79	1.044,85
Custo/Km Pessoal Operação (Δ%)		9,47%	5,68%	7,70%	13,60%	5,35%
2- Despesas de exploração						
Licenciamento e Taxa de Vistoria	42.602,85	46.637,34	49.286,11	53.081,98	60.301,13	63.527,24
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	187.279,02	205.014,34	216.658,16	233.344,53	265.079,39	279.261,14
Água e esgoto	28.692,24	31.409,40	33.193,30	35.749,75	40.611,71	42.784,44
Energia	79.776,26	87.331,07	92.291,05	99.399,04	112.917,31	118.958,38
IPTU	22.747,04	24.901,18	26.315,45	28.342,18	32.196,72	33.919,24
Desp. Informática	32.622,29	35.711,62	37.739,87	40.646,48	46.174,40	48.644,73
Mat. de expediente + Doc. Fiscais de Vendas	110.309,61	120.755,93	127.614,28	137.442,75	156.134,97	164.488,19
Manutenção e Conservação de Ativos	150.411,49	164.655,46	174.007,10	187.408,60	212.896,17	224.286,12
Salários MOI: Manut. + Comercial + Adm.	540.994,91	592.227,12	625.862,77	674.064,86	765.737,68	806.704,64
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	62.261,22	68.157,36	72.028,37	77.575,78	88.126,08	92.840,83
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	1.059.007,43	1.159.295,43	1.225.137,82	1.319.494,29	1.498.945,51	1.579.139,10
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	1.121.696,31	1.227.920,95	1.297.660,94	1.397.602,92	1.587.676,92	1.672.617,63
Locação de Imóveis, Máq. e Equip.	106.276,38	116.340,75	122.948,34	132.417,46	150.426,23	158.474,04
Serviços de terceiros PF e PJ	465.082,72	509.126,05	538.041,96	579.480,35	658.289,67	693.508,17
Serviço de bordo	24.172,95	26.462,13	-	-	-	-
Custo/Km Despesas Administrativas	4.011.629,98	4.415.946,13	4.638.785,52	4.996.050,97	5.675.513,90	5.979.153,90

Continua...

DESPESAS COM A EXPLORAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/Km
1- Pessoal Operação (Convenção coletiva)						
Motorista	1.633,98	1.695,75	1.766,80	1.847,37	1.847,37	0,4718
Cobrador	1.049,19	1.088,85	1.134,47	1.186,20	1.186,20	0,1293
Aux. Adm.	1.095,63	1.137,04	1.184,69	1.238,71	1.238,71	0,1640
Custo/Km Pessoal Operação (Δ%)	4,86%	3,78%	4,19%	4,56%		0,7651
2- Despesas de exploração						
Licenciamento e Taxa de Vistoria	66.614,67	69.132,70	72.029,36	75.313,90	75.313,90	0,01329
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	292.833,23	303.902,32	316.635,83	331.074,42	331.074,42	0,05844
Água e esgoto	44.863,76	46.559,61	48.510,46	50.722,54	50.722,54	0,00895
Energia	124.739,76	129.454,92	134.879,08	141.029,57	141.029,57	0,02489
IPTU	35.567,72	36.912,18	38.458,80	40.212,52	40.212,52	0,00710
Desp. Informática	51.008,87	52.937,00	55.155,06	57.670,14	57.670,14	0,01018
Mat. de expediente + Doc. Fiscais de Vendas	172.482,32	179.002,15	186.502,34	195.006,84	195.006,84	0,03442
Manutenção e Conservação de Ativos	235.186,43	244.076,47	254.303,28	265.899,51	265.899,51	0,04693
Salários MOI: Manut. + Comercial + Adm.	845.910,49	877.885,90	914.669,32	956.378,24	956.378,24	0,16881
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	97.352,89	101.032,83	105.266,11	110.066,24	110.066,24	0,01943
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	1.655.885,26	1.718.477,72	1.790.481,94	1.872.127,91	1.872.127,91	0,33044
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	1.753.906,85	1.820.204,53	1.896.471,10	1.982.950,18	1.982.950,18	0,35000
Locação de Imóveis, Máq. e Equip..	166.175,87	172.457,32	179.683,28	187.876,84	187.876,84	0,03316
Serviços de terceiros PF e PJ	727.212,67	754.701,31	786.323,29	822.179,64	822.179,64	0,14512
Serviço de bordo	-	-	-	-	-	-
Custo/Km Despesas Administrativas	6.269.740,78	6.506.736,98	6.779.369,26	7.088.508,50	7.088.508,50	1,25116

Continua...

CUSTOS VARIÁVEIS	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
3- Combustíveis e Lubrificantes						
Diesel	3.733.674,81	4.087.253,82	4.319.390,12	4.652.056,69	5.284.736,40	5.567.469,80
Lubrificantes (% do Diesel)	78.130,55	85.529,52	90.387,18	97.348,53	110.587,93	116.504,39
Custo/Km Diesel	3.811.805,37	4.172.783,33	4.409.777,30	4.749.405,22	5.395.324,33	5.683.974,18
4- Rodagem⁽¹⁾						
Aquisição de pneus novos	143.858,67	157.482,09	166.426,31	179.243,97	203.621,15	214.514,88
Serviços de recauchutagem	52.992,91	58.011,34	61.306,10	66.027,71	75.007,48	79.020,38
Custo/Km Rodagem	196.851,58	215.493,43	227.732,41	245.271,68	278.628,63	293.535,27
5- Peças e Acessórios						
Peças e Acessórios (reposição e almoxarifado)	814.557,22	891.695,79	942.339,81	1.014.916,02	1.152.944,60	1.214.627,14
Custo/Km Rodagem	814.557,22	891.695,79	942.339,81	1.014.916,02	1.152.944,60	1.214.627,14

Nota 1: Considerando frota total de 134 veículos mais 67 de frota reserva e 536 recauchutagens.

Continua...

CUSTOS VARIÁVEIS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/Km
3- Combustíveis e Lubrificantes						
Diesel	5.838.048,83	6.058.727,07	6.312.587,74	6.600.441,74	11.160.441,02	1,9699
Lubrificantes (% do Diesel)	122.166,50	126.784,39	132.096,66	138.120,27	233.542,41	0,0412
Custo/Km Diesel	5.960.215,33	6.185.511,47	6.444.684,40	6.738.562,01	11.393.983,43	2,0111
4- Rodagem⁽¹⁾						
Aquisição de pneus novos	224.940,31	233.443,05	243.224,31	254.315,34	341.858,29	0,0603
Serviços de recauchutagem	82.860,77	85.992,91	89.596,01	93.681,59	95.132,72	0,0168
Custo/Km Rodagem	307.801,08	319.435,96	332.820,33	347.996,93	436.991,01	0,0771
5- Peças e Acessórios						
Peças e Acessórios (reposição e almoxarifado)	1.273.658,02	1.321.802,29	1.377.185,80	1.439.985,48	1.439.985,48	0,2542
Custo/Km Rodagem	1.273.658,02	1.321.802,29	1.377.185,80	1.439.985,48	1.439.985,48	0,2542

Nota 1: Considerando frota total de 134 veículos mais 67 de frota reserva e 536 recauchutagens.

Quadro 20 – CAPEX – Despesas de capital.

6- Remuneração Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Retorno (a.a.)	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Frota (sem rodagem)	34.256.108,40	4,5116%	1.901.385,30	2.081.446,48	2.199.662,60	2.369.074,07	2.691.268,14	2.835.250,99
Outros Ativos necessários à operação	12.188.137,50	14,00%	1.706.339,25	1.867.929,58	1.974.018,97	2.126.052,03	2.415.195,11	2.544.408,05
Custo/Km. Remuneração Regulatória	46.444.245,90		3.607.724,55	3.949.376,06	4.173.681,57	4.495.126,10	5.106.463,25	5.379.659,04
7- Depreciação Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Depreciação a.a.	2012 - II RT	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Veículos (frota sem rodagem)	34.256.108,40	4,4959%	1.839.004,92	2.013.158,69	2.127.496,39	2.291.349,83	2.602.973,41	2.742.232,49
Outros Ativos necessários à operação	-		-	-	-	-	-	-
Custo/Km Depreciação	12.188.137,50	10,00%	1.218.813,75	1.334.235,41	1.410.013,55	1.518.608,59	1.725.139,36	1.817.434,32

Continua...

6- Remuneração Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Retorno (a.a.)	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/km
Frota (sem rodagem)	34.256.108,40	4,5116%	2.973.044,19	3.085.425,26	3.214.704,58	3.361.295,11	2.820.433,68	0,4978
Outros Ativos necessários à operação	12.188.137,50	14,00%	2.668.066,28	2.768.919,18	2.884.936,90	3.016.490,02	8.609.505,66	1,5196
Custo/Km. Remuneração Regulatória	46.444.245,90		5.641.110,47	5.854.344,44	6.099.641,47	6.377.785,13	11.429.939,34	2,0175
7- Depreciação Regulatória	Base de Rem. II RT 2012	Taxa de Depreciação a.a.	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	RTE 2022	Custo/km
Veículos (frota sem rodagem)	34.256.108,40	4,4959%	2.875.504,99	2.984.199,07	3.109.237,02	3.251.018,22	2.764.799,93	0,4880
Ativos necessários à operação	-		1.905.761,63	1.977.799,42	2.060.669,21	2.154.635,73	2.188.011,00	0,3862
Custo/Km Depreciação	12.188.137,50	10,00%	4.781.266,61	4.961.998,49	5.169.906,23	5.405.653,95	4.952.810,93	0,8742

Quadro 21 – Resumo do cálculo do Custo por Km, antes da aplicação do índice de passageiro equivalente.

A - Despesas com exploração e operação dos serviços - OPEX (Custos fixos e variáveis)	Custo/Km (R\$)	Rep(%) sobre o Custo/Km	Orçamento Anual
+ Despesas de Exploração	1,2512	15,956%	7.088.508,50
+ Pessoal Operação	0,7651	9,758%	4.334.863,61
+ Combustíveis e Lubrificantes	2,0111	25,648%	11.393.983,43
+ Rodagem	0,0771	0,984%	436.991,01
+ Peças e Acessórios	0,2542	3,241%	1.439.985,48
+ Risco de demanda	0,0000	0,000%	-
OPEX	4,3587	55,59%	24.694.332,02
B- Despesas de Capital, Amortização e Depreciação Regulatória - CAPEX			
+ Remuneração Regulatória	2,0175	25,729%	11.429.939,34
+ Depreciação Regulatória	0,8742	11,149%	4.952.810,93
CAPEX	2,8917	36,88%	16.382.750,27
OPEX + CAPEX	7,2503	92,46%	41.077.082,29
C- Impostos, Contribuições e Taxa de Fiscalização			
- PIS (0,65%)	0,0471	0,60%	267.001,03
- Cofins (3%)	0,2175	2,77%	1.232.312,47
- ICMS (alíquota 7%, conforme Decreto n. 15.338, de 23.12.2019)	0,0000	0,00%	-
- Taxa de Fiscalização (4,5%)	0,3263	4,16%	1.848.468,70
TRIBUTOS + TAXA DE FISCALIZAÇÃO	0,5909	7,54%	3.347.782,21
(=) Custo Total / Km, antes da aplicação do Passageiro Equivalente (A+B+C)	7,8412	100,00%	44.424.864,50

Revisão Tarifária Extraordinária 2022 - Sistema de TRIP/MS
Modelagem Tarifária do Sistema LOCAL

Quadro 22 – Custos Fixos.

1- Pessoal Operação (MOD+MOI+ADM)	Convenção Coletiva 2010/2011	RTE 2022	Fator de Utilização	Orçamento Anual (Previsto)	Custo/km
Motorista	1.045,00	1.548,17	1,05	332.759,86	0,3440
Cobrador	671,00	1.026,89	0,45	94.181,49	0,0974
Aux. Adm.	700,70	1.026,42	0,55	114.398,04	0,1183
Custo/Km Pessoal Operação Δ%		48,15%		541.339,39	0,5596
2- Despesas Administrativas	Gastos 2010	\$ veic/ano	% Acumulado IPCA 2012 a 2021	RTE 2022	Custo/km
Licenciamento e Taxa de Vistoria	1.373,33	80,78	64,51%	2.259,29	0,0023
DPVAT + Seguro ônibus + IPVA	22.312,02	1.312,47	64,51%	36.705,89	0,0379
Água e esgoto	6.652,56	391,33	64,51%	10.944,24	0,0113
Energia	4.600,27	270,60	64,51%	7.567,99	0,0078
IPTU	55.975,46	3.292,67	64,51%	92.086,18	0,0952
Desp. Informática	6.100,06	358,83	64,51%	10.035,31	0,0104
Material de expediente + Documentos Fiscais de Vendas	15.117,77	889,28	64,51%	24.870,51	0,0257
Manutenção e Conservação de Ativos	30.818,10	1.812,83	64,51%	50.699,38	0,0524
Salários MOI: Manutenção + Comercial + Administrativo	9.694,47	570,26	64,51%	15.948,53	0,0165
Benefícios (MOD+MOI+ADM)	4.076,44	239,79	64,51%	6.706,22	0,0069
Encargos Sociais (MOD+MOI+ADM)	33.497,63	1.970,45	64,51%	55.107,52	0,0570
Vantagens (MOD+MOI+ADM)	179.843,34	12.720,96	64,51%	295.863,34	0,3058
Locação de Imóveis, Máquinas e Equipamentos	8.851,78	520,69	64,51%	14.562,21	0,0151
Serviços de terceiros - PF e PJ	76.705,94	4.512,11	64,51%	126.190,25	0,1304
Custo/Km Despesas Administrativas	455.619,17	28.943,07	64,51%	749.546,85	0,7748

Quadro 23 – Custos Variáveis.

3- Combustíveis e Lubrificantes		Km/Litro	Litros/Ano	Orçamento Anual	Custo/km	
Diesel		3,07	315.116,61	1.906.455,50	1,9707	
Lubrificantes (% Diesel)			2,09%	39.894,32	0,0412	
Custo/Km Diesel				1.946.349,83	2,0119	
4- Rodagem		Quant/Frota Total	Preço Médio Unitário	Fator de Utilização	Orçamento Anual	Custo/km
Pneu Novo		34	2.532,66	58,46%	50.336,31	0,05203
Recauchutagem		136	699,71	29,23%	27.813,42	0,02875
Reserva de Segurança		17	2.532,66		43.055,29	0,04451
Custo/Km Rodagem					121.205,01	0,12529
5- Peças e Acessórios			Orçamento Anual	% Acumulado IPCA 2012 a 2021	Orçamento Corrigido	Custo/km
Peças e Acessórios			139.088,19	64,51%	228.816,36	0,2365

Quadro 24 – Custos de Capital.

6- Remuneração		Valor Frota	Taxa a.a.	Orçamento Corrigido	Custo/km
Frota (sem rodagem)		15.603.581,69	2,80%	718.752,10	0,7430
Outros Ativos necessários à operação		5.551.669,70	14,00%	1.278.640,49	1,3217
Custo/Km Remuneração				1.997.392,59	2,0647
7- Depreciação		Capital	Taxa a.a.	Orçamento Corrigido	Custo/km
Frota (sem rodagem)		15.603.581,69	1,55%	396.713,82	0,4101
Outros Ativos necessários à operação		5.551.669,70	10,00%	913.314,63	0,9441
Custo/Km Depreciação				453.511,84	1,3542

Quadro 25 – Quadro Resumo.

A- Custos Fixos	Custo/Km	Orçamento Anual	Rep (%)
Despesas Administrativas	0,7748	749.546,85	10,052%
Pessoal Operação	0,5596	541.339,39	7,260%
Custos Fixos / Km	1,3344	1.290.886,24	17,312%
B- Custos Variáveis			
Combustíveis e Lubrificantes	2,0119	1.946.349,83	26,102%
Rodagem	0,1253	121.205,01	1,625%
Peças e Acessórios	0,2365	228.816,36	3,069%
Custo Variável / Km	2,3737	2.296.371,20	30,797%
Custo Operacional / Km (A+B)	3,7081	3.587.257,44	48,109%
C- Custo de Capital			
Depreciação	1,3542	1.310.028,46	17,569%
Remuneração	2,0647	1.997.392,59	26,787%
Custo Capital / Km	3,4188	3.307.421,04	44,356%
Custo Operacional e Financeiro / Km (A+B+C)	7,1270	6.894.678,48	92,464%
D- Tributos			
PIS (0,65%)	0,0463	44.815,41	0,601%
Cofins (3%)	0,2138	206.840,35	2,774%
ICMS (não incidente)	0,0000	-	0,000%
Taxa de Fiscalização (4,5%)	0,3207	310.260,53	4,161%
Custo Tributário	0,5808	561.916,30	7,536%
Custo Total / Km (A+B+C+D)	7,7078	7.456.594,78	100,000%

7.2.4. Constações

Do exame dos documentos acessados, constatou-se:

- a. A requerente cita que o aumento do preço do diesel S-10 em 19,57% entre março de 2021 e outubro de 2021 foi fator objetivo para promover o desequilíbrio na operação do Sistema TRIP, com reflexos diretos no custo promovendo perdas de produtividade. Espera ainda que a majoração tarifária possa vir a suprir tal deficiência contratual;
- b. Levantamos junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP que o preço médio do combustível, praticado no Estado de Mato Grosso do Sul variou no mesmo período 17,66% e 16,13%, para o diesel S10 e diesel S500, respectivamente;
- c. A redução da alíquota de ICMS de 13,6% para 7%, conforme Decreto n. 15.338/2019, exceto para o Sistema Regional CTU que é isento.

7.2.5. Conclusão

Em face das constatações, ao recalculamos os custos do Sistema TRIP temos os resultados dos coeficientes tarifários para cada um dos tipos de linha, bem como os efeitos percentuais de majoração para cada uma delas, conforme os Quadros 26 e 27 a seguir:

Quadro 26 – Resultado da Revisão Ordinária Extraordinária, por tipo de ligação/linha.

	Estrutural	Regional	Regional CTU
Varição do Custo / Km. (R\$)	8,70	7,68	7,84
Passageiro Equivalente (qtde. relativa)	28,44	23,51	22,44
Coeficiente Tarifário com Tributos - Piso Asfalto (R\$)	0,3060	0,3266	0,3494
Coeficiente Tarifário com Tributos - Piso Terra ou Implantado (R\$)	0,3824	0,4083	0,4368
Tarifa Mínima:	8,80	8,80	8,80
IRT (%)	2,39%	9,74%	35,59%

Para linha local, que só opera em piso asfalto, segue:

Quadro 27 – Tarifa para linha local.

Tarifa Proposta com Tributos	7,70
Tarifa Vigente com Tributos	4,40

Entendemos, portanto, que neste caso, a mutabilidade contratual pode ser invocada em face da Teoria da Imprevisão, dada a variação acentuada do Diesel, insumo fundamental para a produção do sistema, onde fica evidente como risco imprevisível, ou previsível, mas de consequências incalculáveis. Uma vez que os aumentos sucessivos do combustível nesse período decorrem da retração da atividade econômica mundial e nacional em função da pandemia, trata-se de um evento superveniente e extraordinário, cuja ocorrência ou consequências foram inevitáveis. Gerou-se, portanto, um desequilíbrio acentuado no contrato, impondo uma onerosidade excessiva para os operadores. Pelo exposto, recomendamos a majoração tarifária nas condições acima apresentadas.

8. ÚLTIMAS CONSIDERAÇÕES

8.1. CONSOLIDAÇÃO DO REQUERIMENTO

Como já indicado no Capítulo 6, o requerente apresentou o conjunto de eventos que, na sua fundamentação, deram causa ao desequilíbrio contratual e cada um dos eventos foi analisado separadamente, sempre sob dois aspectos, (i) **quanto aos requisitos de admissibilidade em face dos preceitos legais e contratuais** e, na admissão desse critério, (ii) **o impacto nos custos do sistema** que foi efetuado adotando-se os pressupostos:

- a. Base de dados e de parâmetros dos estudos e planilhas da 2ª revisão tarifária ordinária de 2012 e do reajuste anual de 2015;
- b. Aplicação dos índices de reajustes de 2013 a 2021, conforme o publicado por portarias, para a atualização das planilhas tarifárias;
- c. Síntese dos preços do diesel praticados em MS (4 últimas semanas: 09.01.2022 a 05.02.2022) - preço médio máximo diesel S500;
- d. Mantidos conforme o último reajuste 2021-2022: despesas de exploração, veículos, pneus, recauchutagem, peças e acessórios;
- e. Custos Variáveis (Combustíveis e Lubrificantes/Rodagem) e Custos de Capital calculados conforme os estudos de 2012 e 2015 (adoção de fórmula com parâmetros); e
- f. Adoção da alíquota de ICMS de 7% (anteriormente era de 13,6%), conforme Decreto n. 15.338/2019, exceto para o Sistema Regional CTU que é isento.

Da análise apartada dos pleitos, formulamos a consolidação do efeito percentual de majoração de 2,39% para o sistema estrutural, de 9,74% para o sistema regional e 35,99% para o sistema regional CTU e ainda a tarifa de R\$ 7,70 para linha local.

8.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como demonstrado, o serviço sofreu com o forte impacto da pandemia com a redução de demanda, porém, esta foi compensada pela redução da oferta. Considerando ainda a variação dos preços do diesel, as tarifas também sofrem acentuada alta.

Entretanto, não se pode desconsiderar que esses eventos também impuseram forte sacrifício financeiro às famílias brasileiras, que tiveram seu poder de compra reduzido e em março de 2020, quando a economia começou a ser impactada pela Covid-19, o mercado de trabalho ainda estava fragilizado. No segundo trimestre de 2020, a desigualdade de renda bateu recorde no Brasil, foi o que apontou o estudo “Efeitos da pandemia sobre o mercado de trabalho brasileiro”, divulgado pelo Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV Social). O indicador estudado na pesquisa foi o índice de *Gini*, que monitora a desigualdade de renda em uma escala de 0 a 1, sendo que, quanto mais próximo de 1, maior é a desigualdade. O do Brasil ficou em 0,6257 em março.

De acordo com projeções feitas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), divulgada em março de 2021, existiam no Brasil, entre agosto de 2020 e fevereiro de 2021, cerca de 17,7 milhões de pessoas que voltaram à pobreza, passando de 9,5 milhões (4,5% da população) para 27,2 milhões em fevereiro (12,8% da população).

Nessa condição, a Diretoria Executiva da AGEMS ponderou os resultados obtidos e, com base nos princípios norteadores que regem a prestação de serviços públicos, positivados no art. 6º da Lei 8.987/1995 que ao determinar regras gerais sobre Concessões e Permissões de Serviços Públicos, define que serviço público adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação **e modicidade das tarifas**.

Esses princípios são valores basilares que devem reger a atividade dos serviços públicos prestados e, em especial nas majorações tarifárias, destaca-se o princípio da modicidade tarifária.

Doutrinariamente, a modicidade tarifária pressupõe tarifas em patamares razoáveis para os administrados, de modo que todos possam ter acesso ao serviço, e propicia condições para o operador prestar o serviço adequado e, ao mesmo tempo, lhe possibilita a justa remuneração dos recursos comprometidos na execução.

Por convenção, ainda nesse mesmo período, o impacto do reajuste anual será incidente a partir da 1º de abril, no percentual equivalente aos últimos 12 meses de IPCA acumulada.

Para dar suporte à decisão e demonstrar o efeito final para o usuário, foi promovida a simulação de aplicação da tarifa técnica calculada, e ainda o reajuste, às linhas de maior representatividade no sistema e obteve-se o descrito no Quadro 28:

Quadro 28 – Simulação do impacto nas tarifas após revisão extraordinária e reajuste anual.

LINHAS SISTEMA ESTRUTURAL											
	KM	Tarifa	REAJUSTE 2021		RTE 2022 (9,74%)			RTE + REAJUSTE 2022 (10,38%)			
			Coef. c/trib	Tarifa	Coef. c/trib	Tarifa	%	Coef. c/trib	Tarifa	%	
EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S.A											
59 - CAMPO GRANDE - CORUMBÁ (VIA LADÁRIO)	455	136,00	0,298797	136,00	0,327900	149,20	9,71%	0,361936	164,70	21,10%	
1.1 - CAMPO GRANDE - COXIM	255	75,90	0,298797	76,20	0,327900	83,60	10,14%	0,361936	92,30	21,61%	
LINHAS SISTEMA REGIONAL											
	KM	Tarifa	REAJUSTE 2021		RTE 2022 (9,74%)			RTE + REAJUSTE 2022 (10,38%)			
			Coef. c/trib	Tarifa	Coef. c/trib	Tarifa	%	Coef. c/trib	Tarifa	%	
EXPRESSO MATO GROSSO LTDA											
56 - CAMPO GRANDE - AQUIDAUANA	146	43,50	0,297651	43,50	0,326638	47,70	9,66%	0,360543	52,60	20,92%	
72 - CAMPO GRANDE - BODOQUENA	282	83,90	0,297651	83,90	0,326638	92,10	9,77%	0,360543	101,70	21,22%	
LINHAS SISTEMA REGIONAL CTU											
	KM	Tarifa	REAJUSTE 2021		RTE 2022 (9,74%)			RTE + REAJUSTE 2022 (10,38%)			
			Coef. c/trib	Tarifa	Coef. c/trib	Tarifa	%	Coef. c/trib	Tarifa	%	
EXPRESSO MATO GROSSO LTDA E VIAÇÃO CRUZEIRO DO SUL LTDA											
72.2 - CAMPO GRANDE - TERENOS	33	9,70	0,257719	8,50	0,282821	9,30	-4,12%	0,312178	10,30	6,19%	
230 - CORUMBA - MIRANDA	222	57,20	0,257719	57,20	0,282821	62,80	9,79%	0,312178	69,30	21,15%	
32.1 - CAMPO GRANDE - RIO NEGRO	154	39,70	0,257719	39,70	0,282821	43,60	9,82%	0,312178	48,10	21,16%	

Quadro 29 – Simulação do impacto nas tarifas após revisão extraordinária e reajuste anual na linha local.

LINHA SISTEMA LOCAL											
	KM	Tarifa	REAJUSTE 2021		RTE 2022 (9,74%)			RTE + REAJUSTE 2022 (10,38%)			
			Coef. c/trib	Tarifa	Coef. c/trib	Tarifa	%	Coef. c/trib	Tarifa	%	
EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S.A											
61 - CORUMBÁ - LADÁRIO	16	4,40	-	4,40	-	4,80	9,09%	-	5,30	20,45%	

Ademais, tarifa elevada representa sério óbice à universalização dos serviços, pois pode inviabilizar que pessoas com menos recursos tenham acesso aos serviços, ante a impossibilidade econômica de arcar com essas despesas.

Como medida complementar, a diretoria determinou que os cálculos fossem revisitados para que os valores finais pudessem alcançar mais aderência à realidade econômica dos usuários do sistema. Ao final, nova condição apontou o seguinte resultado:

Quadro 30 – Resultado da Revisão Ordinária Extraordinária, por tipo de ligação/linha a partir do estudo de modicidade tarifária.

	Estrutural	Regional	Regional CTU
Variação do Custo / Km. (R\$)	8,70	7,68	7,84
Passageiro Equivalente (qtde. relativa)	28,44	23,51	22,44
Coefficiente Tarifário com Tributos - Piso Asfalto (R\$)	0,3279	0,3266	0,2828
Coefficiente Tarifário com Tributos - Piso Terra ou Implantado (R\$)	0,4099	0,4083	0,3535
Tarifa Mínima:	9,40	9,40	9,40
IRT (%)	9,74%	9,74%	9,74%

Para linha local, que só opera em piso asfalto, segue:

Quadro 31 – Tarifa para linha local.

Tarifa Proposta com Tributos	4,80
Tarifa Vigente com Tributos	4,40

É o relato que submeto à consideração superior.

Campo Grande – MS, 22 de março de 2022

Luciana Ramalho Gomes

Analista de Regulação

Matrícula: 89374021

Diretoria de Transportes,

Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos

Rosirene Reggiori Pereira Caldas

Analista de Regulação

Corecon/MS 944 - Matrícula: 91416021

Coordenadora da Câmara de Regulação Econômica de Transportes,

Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos

De acordo, em _____ de março de 2022

Matias Gonsales Soares

Diretor de Regulação e Fiscalização - Transportes,

Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos