

NOTA TÉCNICA CONJUNTA CRET / CATRANSP / PJUR /DTR Nº 001/2022/DTR/AGEMS

Interessado: Excelentíssimo Senhor Governador do Estado de Mato Grosso do Sul.

Referência: Processo AGEMS nº 51/000.808/2022.

Assunto: Estabelece as diretrizes utilizadas na elaboração do Projeto de Lei que regulamenta o Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso do Sul – Sistema TRIP.

I. DO OBJETO

A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar a proposta do Marco Legal do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso do Sul – Sistema TRIP.

II. DO EMBASAMENTO NORMATIVO

Nos estudos foram considerados os seguintes instrumentos legais:

- Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988;
 - Constituição do Estado de Mato Grosso do Sul, de 1989;
 - Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
 - Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências;
 - Lei Federal de Liberdade Econômica, nº 13.874, de 20 de setembro de 2019.
 - Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, que cria a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul – AGEMS e o Conselho Estadual de Serviços Públicos, e dá outras providências;
 - Lei Estadual nº 2.766, de 18 de dezembro de 2003, que disciplina, a regulação, a fiscalização e o controle dos serviços públicos delegados do Estado de Mato Grosso do Sul;
- Há que se ressaltar, que foi realizado *Benchmarking* com vários Estados do Brasil, e também, várias Agências Reguladoras Federais, com análises de suas respectivas leis e instrumentos normativos, dentre os quais destacamos:
- Lei Estadual nº 18.673, de 21 de novembro de 2014, que dispõe sobre os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Goiás e dá outras providências;
 - Lei Estadual Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002, que cria a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP;

- Lei Estadual complementar nº 153, de 10 de janeiro de 2013, que dispõe sobre o transporte coletivo público intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, como serviço público, que terá sua organização, gerenciamento e planejamento providos pela Administração Pública Estadual;
- Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e suas posteriores alterações, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que trouxe o instrumento da autorização às instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado;
- Lei Federal nº 13.879, de 3 de outubro de 2019, que modificou a Lei Geral de Telecomunicações com ênfase na mudança do regime de concessão para o regime privado de autorização nos serviços de telefonia fixa.

III. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Em 20 de maio de 2019, foi assinado o Termo de Acordo entre o Ministério Público, o Estado de Mato Grosso do Sul e a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul, cujo objeto é a realização de licitação para outorga da concessão de todas as linhas do serviço público de transportes coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado.

Em síntese, o acordo prevê:

"Obrigações:

Cláusula 1". O Estado de Mato Grosso do Sul promoverá licitação para a outorga da concessão de todas as linhas do serviço público de transportes coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado, que deverá ser homologada até o dia 31 de outubro de 2022.

Cláusula 2". A licitação deverá ser executada na modalidade "concorrência" e adotado o critério de julgamento do "menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado".

Parágrafo único: Caso o Estudo para elaboração do Plano Diretor de Transporte do Estado aponte fundamentadamente outro critério de julgamento da licitação como o mais adequado, as partes se reunirão para deliberar sobre o assunto e eventual Aditamento do presente Acordo.

Cláusula 3". A adjudicação e a assinatura dos Contratos de Concessão entre o Estado de Mato Grosso do Sul e os vencedores do certame deverão ocorrer no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da homologação da licitação.

Cláusula 4". O Estado de Mato Grosso do Sul se obriga a incluir no Edital da Licitação e nos Contratos de Concessão cláusula estipulando prazo máximo de 15 (quinze) anos para a outorga do serviço, permitida apenas uma prorrogação do prazo por igual ou menor período.

Cláusula 5". Em caso de atraso motivado por fatores externos e imprevisíveis, não imputáveis às partes, o presente Acordo poderá ser aditado.

Parágrafo único. Serão realizadas reuniões trimestrais entre o Ministério Público, Estado e AGEPAN, a contar da assinatura do presente, para acompanhamento do cumprimento do acordo.

Cláusula 6ª. O Estado de Mato Grosso do Sul, através da AGEPAN, concederá Autorização Precária para as empresas até então detentoras das concessões ou autorizações vencidas ou que vierem a vencer após a assinatura desse termo para que continuem operando as linhas de transporte coletivo intermunicipal de passageiros, desde que atendidas as normativas vigentes da Agência pertinentes ao serviço, pelo prazo máximo previsto na Cláusula 1ª vedada qualquer renovação ou prorrogação.

§ 1º. As empresas com a concessão ou autorização vencida e interessadas em receber a autorização precária para continuidade da exploração das linhas de transporte coletivo de passageiros até a últimação da licitação deverão assinar anuência aos termos do presente acordo junto à AGEPAN.

§ 2º. Recusando-se a empresa a anuir ao acordo, deverá a AGEPAN conceder a autorização precária para a exploração da linha a outro interessado que preencha os requisitos legais."

Contudo, convém relatar os fatos que antecederam o presente acordo.

IV. DOS FATOS DO HISTÓRICO DO SISTEMA TRIP

Com a criação do Estado houve a recepção do sistema com a manutenção da validade dos contratos celebrados em data anterior a 11/10/1977 (do antigo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Mato Grosso – DERMAT).

Em 1979, o Governo do Estado instituiu o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros para prestação de serviços às 50 cidades que constituíram Mato Grosso do Sul. No entanto, sua regulamentação se deu somente em 1998.

Até 2003, o transporte se auto gerenciava, pois, o Estado como poder concedente era ausente e não havia um marco regulatório para o setor. As edições das legislações, até então, imprimiam tão somente a realidade já existente, não provocando as reformulações necessárias.

O sistema funcionava por autofagia erosiva, com operadores-predadores disputando o transporte dos mesmos usuários com ligações que prioritariamente convergiam para Campo Grande, utilizando as mesmas rotas, com grande número de ativos de elevado custo, causando alto impacto negativo e resultando na sua depreciação, no aumento constante de tarifas e no não atendimento do usuário de forma satisfatória. Era iminente o seu colapso.

Apresentando sinais de exaustão, os seus principais problemas precisavam ser resolvidos rapidamente. A AGEMS, ao assumir a regulação do transporte em 2003, provocou uma série de mudanças que impactaram profundamente o setor, e com o vencimento dos contratos, estes foram mantidos de forma precária em face da natureza essencial do serviço (vide quadro em anexo).

Apesar da atuação da regulação nesse período, impulsionando exigências técnicas, operacionais, financeiras e contábeis cada vez mais alinhadas com as características do mercado mundial, por meio do Projeto Seriemá; *a não implantação de política pública setorial*, aliada à insegurança jurídica provocada pela precariedade das delegações converteram-se em fatores determinantes para que as operadoras não promovessem adequadamente a reformulação das suas operações, de modo a garantir a manutenção do seu negócio e continuidade do projeto.

Ainda em setembro de 2005, a admissão de 48 vans em nova “modalidade” de operadores no sistema por meio de cooperativas, provocou profunda transformação na dinâmica dos serviços, levando à dispersão dos usuários do transporte por uma quantidade de operadores muito superior ao limite do sistema.

Como resultado, a inviabilidade técnica, operacional e financeira, a perda de qualidade dos serviços no período, deu fundamento aos crescentes questionamentos dos usuários das linhas e com representações junto ao Ministério Público, bem como diversos requerimentos por parte de Prefeituras Municipais, Câmaras de Vereadores e membros da Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul.

Diante de tal cenário, formou-se o entendimento de que as delegações para exploração das linhas deveriam ser precedidas pela elaboração de um Plano Diretor que apresentasse um diagnóstico do setor e estabelecesse um modelo geral de concessão, na época, com as seguintes premissas:

- ✓ proporcionar ao usuário as condições de acesso ao serviço;
- ✓ garantir um transporte adequado para o usuário;
- ✓ garantir tarifas adequadas à remuneração dos investimentos e custos, preservado o princípio da modicidade tarifária;
- ✓ buscar o tratamento isonômico às diferentes regiões do Estado;
- ✓ assegurar o equilíbrio econômico-financeiro sistema;
- ✓ promover, quando for o caso, a competitividade no setor;
- ✓ proporcionar ao poder público os meios para a regulamentação e fiscalização do serviço.

Novamente, em 2013, o Estado de Mato Grosso do Sul, por meio da antiga Secretaria de Estado de Obras Públicas e Infraestrutura, SEOP - atual SEINFRA -, celebrou convênio com duas grandes universidades, objetivando a elaboração do Plano Diretor de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, entretanto, a prestação de contas desse convênio apresentou inconsistências, por parte do executor, inviabilizando a execução e continuidade do Plano de Trabalho. Em decorrência disso, o Convênio veio a ser cancelado, e

enviada comunicação à 29ª Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social do Ministério Público do Estado de Mato Grosso do Sul.

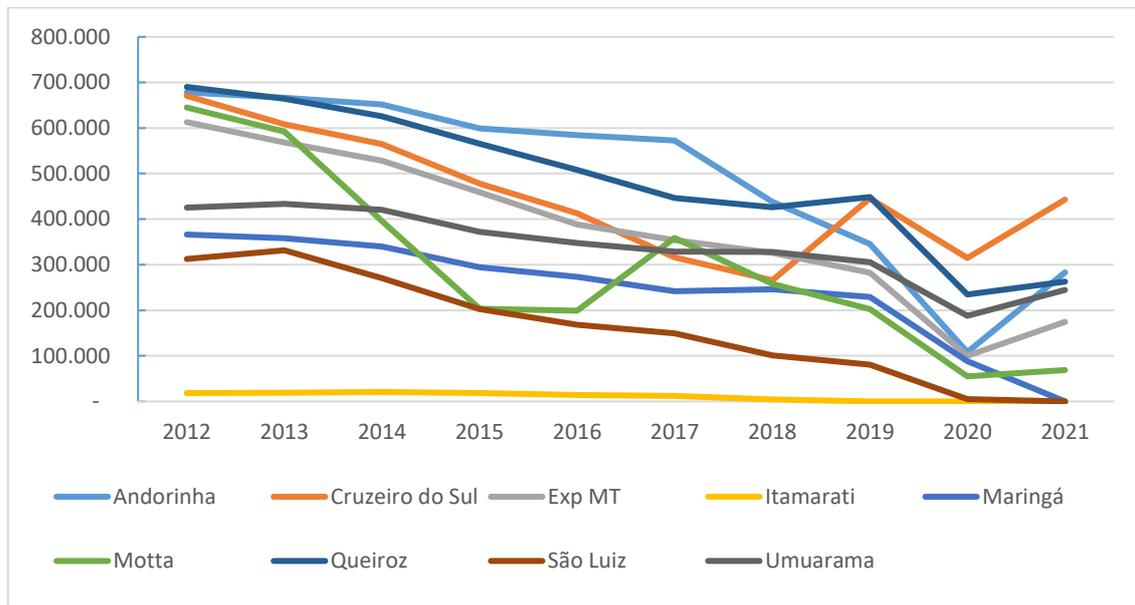
Posteriormente, em 2018, a SEINFRA e a AGEMS, firmaram um Convênio de Cooperação para contratação de empresa de consultoria que seria responsável pela elaboração do Plano Diretor. A empresa então contratada, em atendimento ao termo de referência apresentou a proposta técnica para o Plano Diretor de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso do Sul – PDTC/MS, que foi apresentado em 8 (oito) fases, quais sejam:

- I - Caracterização das necessidades, obtenção dos insumos e pesquisas;
- II - Projeto e implantação do Banco de Dados Georreferenciado;
- III - Modelo operacional por áreas de mercado;
- IV - Modelo tarifário;
- V - Modelo institucional;
- VI - Modelo de gestão e controle;
- VII - Modelo espacial do novo sistema de transportes; e
- VIII - Estratégia de implantação e soluções de transição.

Finalizada a proposta técnica, a SEINFRA incumbiu ao Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE, a fase de estruturação do projeto para a concessão das linhas do Sistema TRIP e, por reconhecer a competência AGEMS como ente regulador, solicitou seu apoio técnico. Esta, por sua vez, instituiu um grupo multidisciplinar, a fim de colaborar na análise e estudos, e auxiliar o EPE.

Inicialmente, esse grupo revisitou os cadernos de cada fase do projeto técnico PDTC/MS e ainda os estudos técnicos anteriores, o que propiciou a revisão e atualização dos produtos, deixando-os mais operacionais e modernos, levando em consideração, também, que estes foram elaborados pela contratada no período que antecedeu a pandemia imposta pela Covid-19, fato que repercutiu sobremaneira no transporte rodoviário de passageiros, comprometendo a coleta dos dados e interpretação dos dados.

Figura 1 – Passageiros transportados na última década pelas 9 maiores empresas do Sistema Regular



Fonte: AGEMS/CRET - Quadro de Demonstrativo de Movimentação de Passageiros - QDMP

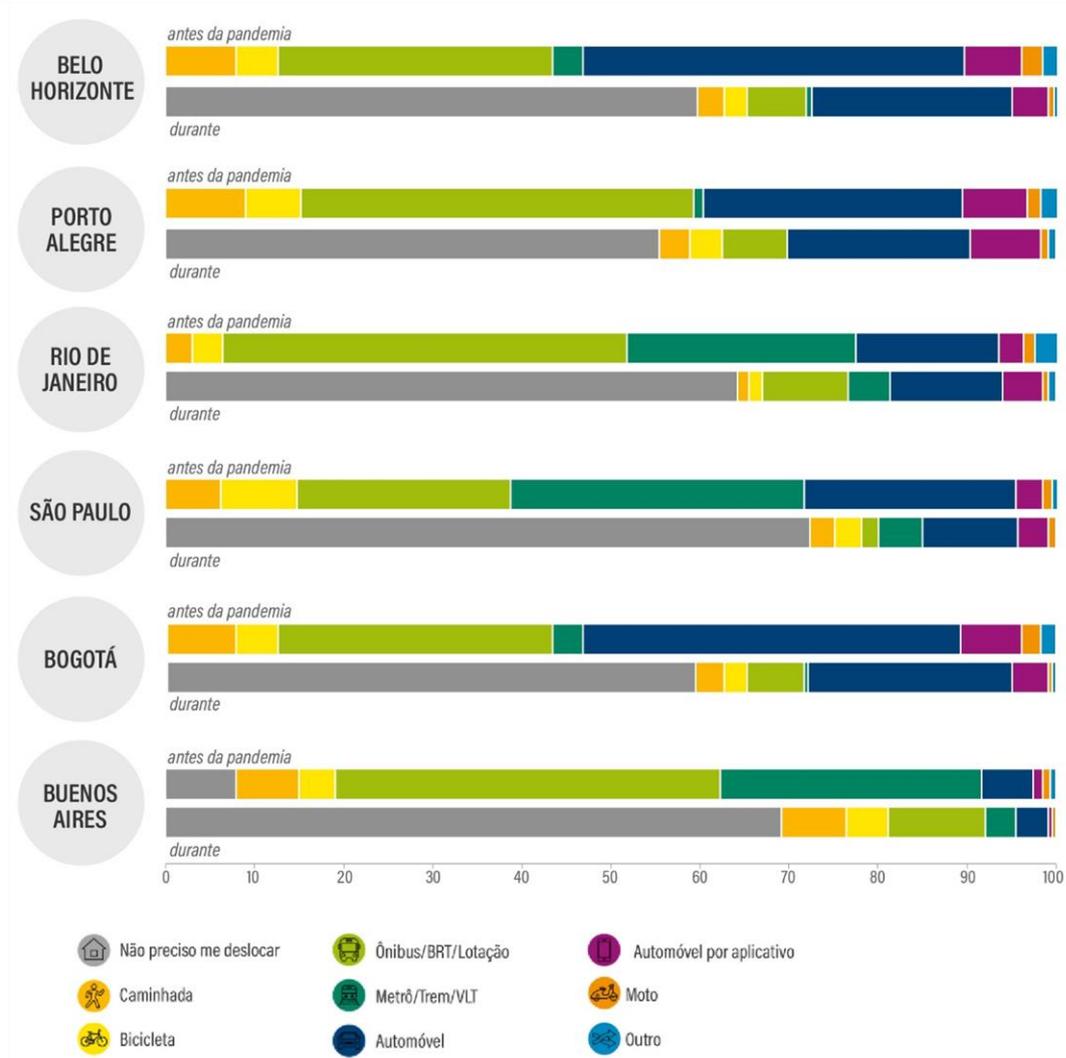
Como fica demonstrado na figura 1 acima, o Sistema TRIP sofreu na última década uma acentuada queda no número de passageiros transportados, agravado ainda pelo regime pandêmico de 2020 e 2021. Por essas e outras razões, as empresas Viação São Luiz e a Expresso Itamarati deixaram o sistema e a Expresso Queiroz, mesmo considerada inabilitada, opera por autorização judicial de liminar expedida em Mandado de Segurança.

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

É de amplo conhecimento que o período em que vigorou a restrição de mobilidade e ainda mais intenso da pandemia 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 2 – 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 à essa constatação, que a pandemia promoveu uma forte desaceleração da atividade econômica.

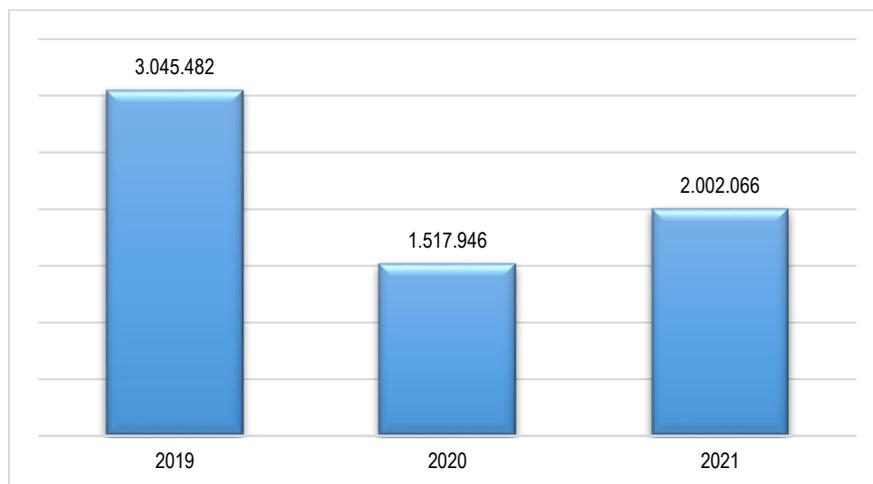
A análise dos impactos da Covid-19 no mercado de trabalho, com base nos dados do trimestre móvel encerrado em março de 2021 da Pnad Contínua, mostra que o Brasil possuía 14,8 milhões de pessoas desempregadas, 33,9 milhões de trabalhadores informais e 6 milhões de desalentados.

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 3 – Passageiros movimentados no Sistema TRIP/MS no período da pandemia



Fonte: AGEMS/CRET - Quadro de Demonstrativo de Movimentação de Passageiros - QDMP

A figura 3 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 de por meio do BP e – Bilhete de Passagem Eletrônico.

Além desse evento inesperado e específico, vários fatores podem ter contribuído para a contração do sistema, que já vinha sofrendo esse efeito conforme demonstrado na figura 1. Podemos citar a expansão desenfreada de operadores por vans, a predação do sistema pelos clandestinos apesar dos esforços da fiscalização, o aumento da taxa de motorização do estado em 56,5% nesse período¹.

Ainda podemos citar que as transformações socioeconômicas experimentadas pelo Brasil nos últimos anos, antes da pandemia, proporcionaram mudanças nos padrões de acesso a bens de consumo em todas as camadas sociais, e o automóvel e a motocicleta estão entre os bens de consumo cada vez mais acessíveis.

¹ A taxa de motorização corresponde ao percentual da divisão da frota de veículos pela população total de certa área geográfica, que pode ser um país, Estado ou município. O cálculo desse indicador foi realizado a partir de informações da frota de veículos e da estimativa da população anual, calculada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/panorama>

Diversos fatores podem explicar o aumento da aquisição de veículos, como as políticas de facilitação do acesso ao crédito, medidas de exoneração fiscal, como por exemplo, a redução de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), além do aumento da renda das classes “D” e “E”.

Sob esse cenário, em relação ao papel do Estado frente às outorgas de Serviço Público, os estudos mostraram necessário rever o arranjo atual das delegações para estruturar um novo e adequado modelo ao setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, a exemplo do que vem ocorrendo em outros setores regulados, dentre eles, telecomunicações, transporte aéreo e transporte ferroviário.

A revisão dos estudos técnicos, operacionais, econômicos e jurídicos, aplicados à realidade do nosso ambiente regulado, permitiram vislumbrar a integração de novos instrumentos, que não só a concessão, seria a melhor escolha a ser adotada. O objetivo, é prover o Sistema TRIP com a mais adequada condição de operação, fazendo preservar o interesse coletivo sobre o interesse individual. Tal medida é necessária para preservar os pressupostos fundamentais do serviço adequado que se convertem em regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

V. DA ESTRATÉGIA REGULATÓRIA EM PROPOSIÇÃO

Diante das características peculiares do transporte de passageiros no Estado, a AGEMS buscou a inovação para definição da estratégia regulatória proposta para o setor.

Ao pensar no mercado totalmente aberto, temeu-se que um sistema de negociação privado poderia não fornecer os elementos necessários à implementação de um sistema confiável e ainda os comportamentos oportunistas dos agentes que aparecem nos mercados de bens, igualmente aparecem nos mercados de serviços, podendo impor efeitos negativos em termos de bem-estar social.

Ainda, a concorrência entre empresas nem sempre pode oferecer as melhores alocações de recursos e, em face das características específicas de um setor, este só é viável economicamente quando uma ou poucas empresas se estabeleçam oferecendo serviços, portanto, como monopólio natural. É o caso, por exemplo, dos serviços básicos, como abastecimento, saneamento básico, energia elétrica, entre outros serviços públicos.

Em contraste, ao se dimensionar o mercado regulado, submetido ao regramento da delegação por meio das concessões ou ainda permissões, pudemos identificar que a assimetria informacional decorrente da gestão pouco eficiente das empresas operadoras não poderia dar azo a um projeto/proposta licitatória que refletisse eficientemente o novo Sistema.

De fato, na atualidade, o Sistema TRIP funciona de forma hipercompetitiva, com comportamentos predatórios entre os operadores, que ofertam serviços de qualidade declinante, com evasão de demanda acentuada, receitas cada vez menores, por consequência com alocação de recursos ineficiente e insuficiente e comprometimento da continuidade dos serviços. Alia-se também a gestão de custos inadequada, o dimensionamento técnico operacional e estrutura tarifária que não refletem a realidade, não fazendo prevalecer o desejo de deslocamento do cidadão usuário, desconsiderando de plano os pressupostos da universalização, da modicidade tarifária e do subsídio cruzado.

Para organizar o setor de características tão heterogêneas, a AGEMS dimensionou uma estratégia regulatória heterodoxa, mantendo como premissas inequívocas para fundamento das decisões:

- a. Suporte ao Desenvolvimento Econômico;
- b. Universalização;
- c. Subsídio Cruzado;
- d. Remuneração - *Price Cap*, Custos;
- e. Equação de Equilíbrio Econômico-Financeiro.

A estratégia definida, foi a migração do Sistema TRIP em duas etapas:

Para **etapa preliminar**, foi convencionado um conjunto de **mecanismos tecnológicos e técnicos** aos quais os operadores do sistema estarão submetidos.

- a) No âmbito **tecnológico**, o centro de controle e inteligência operacional será implantado e implementado com finalidade de promover a aferição em tempo real de todos os veículos e equipamentos colocados à disposição do Sistema TRIP;
- b) No cumprimento do conjunto **técnico**, aferição sistemática de indicadores de desempenho da operação, dos operadores e do sistema e a captura direta dos números da receita do sistema, via Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e), aliada aos demais mecanismos, são fontes fundamentais para mitigação da grande assimetria informacional. Também a melhoria contínua da equipe de fiscalização, com novos equipamentos, treinamento e qualificação, equipe de inteligência e apoio policial em todas as operações, imprimem mais segurança e efetivação na coerção da atuação clandestina que preda o sistema.

Todos os dados tratados e submetidos à inteligência logística e estratégica proporcionarão, no período de pelo menos 36 meses, um diagnóstico melhor e mais próximo da realidade do atual sistema, com indicações mais fidedignas das inconsistências, inconformidades e pontos de melhoria.

Desse modo, poderemos avançar para a **segunda etapa**, que consiste em um desenho mais preciso para um projeto licitatório, que tenha por finalidade, imprimir técnica, tecnologia e inteligência aos serviços, proporcionando melhoria contínua com consequente desempenho do sistema mais próximo ao desejo de deslocamento do cidadão-usuário.

11

VI. DA MINUTA DO MARCO LEGAL DO SERVIÇO

A proposta final do Projeto de Lei que estabelecerá a regulamentação do serviço se apoia nas premissas apontadas nos itens anteriores e nos estudos que resultaram no Plano Diretor de Transporte.

Os assuntos regulamentados estão sendo apresentados na forma de Lei considerando a necessidade de normatizar o instrumento da Autorização, bem como de atualizar a legislação em vigor que é datada de 1979, qual seja, a Lei Estadual n.º 36, totalmente obsoleta e em desuso.

Atualmente o serviço é regulamentado pelo Decreto Estadual n.º 9.234 de 1998, instituído na época em que a regulação e fiscalização do serviço ainda pertenciam ao Dersul – Departamento de Estradas e Rodagens de MS, extinto em 26/10/2000. O respectivo Decreto é totalmente voltado para o serviço prestado por meio de concessão, o que exige que a AGEMS faça a edição constante de regras específicas para suprir a lacuna do modelo operado por meio de Autorizações.

Espera-se que a nova Lei reflita integralmente a estratégia regulatória proposta assegurando a aplicação dos mecanismos tecnológicos e técnicos, conferindo segurança jurídica aos operadores e aos usuários, eliminando as antinomias jurídicas e divergências de entendimentos e conferindo uma maior autonomia regulatória à AGEMS.

O Projeto de Lei foi dividido em 16 capítulos:

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

As disposições iniciais ratificam a delegação do poder de disciplinar e explorar o serviço de transporte intermunicipal de passageiros, já estabelecidos na Lei Estadual n.º 2.363/2001.

Apresenta menção aos princípios aplicados à prestação do serviço de transporte rodoviário intermunicipal, que devem servir de condutores a quaisquer normas que desta decorra, conferindo segurança jurídica ao operador do transporte, aos usuários e ao órgão regulador, a quem compete a delegação por Autorização.

CAPÍTULO II - DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Considerando que o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros constitui um sistema, faz-se necessário relacionar os seus componentes, o que foi realizado neste capítulo de forma clara e objetiva.

Seção I – Da Competência dos Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Mato Grosso do Sul

À AGEMS foi conferida a competência para administrar o Sistema TRIP.

As competências previstas na seção são fundamentadas nos requisitos do serviço público, além de outras conferidas em razão do conhecimento técnico do corpo de servidores da AGEMS.

Seção II – Dos Serviços que compõem do Sistema TRIP/MS

Por tratar-se de um sistema, estabeleceu-se aqui os tipos de serviço que o compõem, sendo o serviço regular e o fretamento.

O regular é um serviço único, definido pela necessidade de instrumento de outorga, com itinerário, frequência e horários fixos, tarifa estabelecida pelo órgão regulador e cobrada de forma individual. Na prestação desse serviço, o operador não pode esperar por demanda para prestá-lo. Ele é obrigado a circular nas condições estabelecidas independentemente de ter 17 (dezessete), 42 (quarenta e dois) ou 0 (zero) passageiros embarcados, o que traduz a garantia de regularidade do serviço. Essa disponibilidade gera um custo ao operador e é a tarifa que faz a sua remuneração.

Já a modalidade de fretamento diferencia-se do serviço regular em diversos aspectos, o que não os torna concorrentes.

O fretamento depende de contratação livre entre as partes que são o operador e o grupo de passageiros com interesse no transporte. Tal serviço é estabelecido por meio de contrato que definirá origem, destino, as datas de ida e volta, horários de saída e de retorno, o veículo a ser utilizado e a lista de passageiros transportados. Referidas informações são de livre negociação entre as partes e a cobrança do valor da viagem deve ser um valor único pelo grupo, proibida a cobrança individual de passagem. Mais adiante outras características dos serviços serão explicadas nesta Nota Técnica.

CAPÍTULO III - DAS DEFINIÇÕES

O capítulo das definições, como em qualquer outra lei, estabelece os conceitos desenvolvidos e aplicáveis ao texto do PL.

Foram estabelecidos conceitos técnicos aplicáveis ao setor com a maior proximidade dos conceitos definidos pelas demais esferas de governo, também responsáveis pelo setor transporte de passageiros, como a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, de modo a diminuir as interpretações divergentes que culminam na criação de diferentes regramentos para os mesmos operadores que prestam os serviços intermunicipais e interestaduais, onerando-os em obrigações e investimentos.

Corrigimos algumas distorções e atribuímos conceitos próprios e específicos para o nosso sistema, como o da concorrência ruinosa, objeto de discussão acerca dos efeitos, como a possibilidade de restringir a competitividade no mercado, criando barreiras de entrada de novos agentes.

Os estudos técnicos desenvolvidos pela AGEMS demonstram as necessidades de oferta do serviço de cada linha e região, dimensionando o sistema de transporte ao nível da movimentação de passageiros e demais características técnicas, o que permitiu estabelecermos conceito próprio de concorrência ruinosa que deverá ser aplicado à nossa realidade impedindo o levante de discussões a esse respeito.

CAPÍTULO IV - DO REGIME DE EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO REGULAR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

Com o surgimento de novas tecnologias ao longo dos anos, o serviço de transporte tem sido diretamente atingido pela tentativa de modernização e estabelecimento de novas modalidades.

O transporte por aplicativo como o disponibilizado pela UBER e pela BUSER têm causado muitos questionamentos acerca do modelo até então utilizado, motivo pelo qual neste capítulo estabeleceu-se o

conceito mais completo do que vem a ser o transporte de passageiros em regime regular, também com intuito de diferenciá-lo de qualquer outro regime, principalmente do fretamento.

O Capítulo IV estabelece os critérios básicos para a prestação do serviço regular e os quatro princípios basilares: Cadastro do operador na AGEMS, inexistência de débitos junto à AGEMS, possuir frota compatível com a prestação do serviço e vistoriada pela AGEMS e o credenciamento no Bilhete de Passagem Eletrônico – BP-e, com autorização de compartilhamento das informações da Fazenda com a AGEMS.

Seção I – Da Concessão e da Permissão

Por serem instrumentos de delegação, a concessão e a permissão estão previstas no PL, com a definição de regras gerais, mas todas fundamentadas na legislação em vigor que regulamenta o assunto, conferindo tais possibilidades pra o Sistema TRIP/MS.

Seção II – Da Autorização

O texto do PL introduz a modalidade de delegação do serviço por meio de Autorização, desde que desvinculado da necessidade de infraestrutura. Convém aqui informar que tal desvinculação refere-se à estrutura de garagens, de quantitativo de pessoal, de manutenção de guichês, de postos de abastecimento, dentre outros requisitos, com opção de uso compartilhado por vários operadores.

O Plano Diretor de Transporte estabelecerá a quantidade mínima de frota conforme a linha atendida, assim como a idade média do veículo. As demais características técnicas da operação serão apresentadas no plano de negócio do operador, e homologado pela AGEMS, o que garantirá a ele a liberdade de projetar a logística do seu trabalho, dentro dos limites estabelecidos pelos índices de aferição.

CAPÍTULO V - DO CADASTRO DO OPERADOR

As regras propostas visam estabelecer um dos princípios basilares da prestação do serviço de transporte: a saúde fiscal, patrimonial e financeira do operador. Tal requisito fundamenta-se no art. 29 da Lei n.º 8.666/1993 que estabelece a necessidade de comprovação de regularidade.

A previsão foi trazida para o PL partindo da premissa que o operador, independente da modalidade de transporte deve, primeiramente, possuir patrimônio e finanças capazes de manter a regularidade, a

continuidade e a qualidade exigidas na prestação do serviço, o que só pode ser garantido com a sua regularidade patrimonial e financeira.

O mesmo princípio é utilizado para o caso de acidentes que demandem o fornecimento de auxílio médico, funerário ou indenizatório pelo operador, que, como sabido, se traduz em altas somas pecuniárias.

15

Já a regularidade fiscal é premissa básica aplicada a qualquer interessado em contratar com a Administração Pública. Se das pessoas físicas é exigida regularidade fiscal em ações que envolvam serviços ou crédito, a exigência deve ser ainda maior daquele que, em nome do Estado presta um serviço público.

Se o operador não possui condições de arcar com as obrigações fiscais até então adquiridas, evidentemente não as possuirá para arcar com as obrigações fiscais que serão criadas a partir da delegação do serviço.

As premissas foram estabelecidas no PL e à AGEMS cabe o papel de regulamentar os prazos, documentos e requisitos necessários ao cadastramento do operador.

CAPÍTULO VI - DOS VEÍCULOS

O PL determina que, apesar da dispensa de infraestrutura na delegação do serviço por Autorização, requisitos mínimos serão estabelecidos, dentre eles, a exigência de frota suficiente para atender as linhas delegadas, além da obrigatoriedade de que sejam vistoriados pelo órgão regulador.

Um assunto delicado trazido nesse capítulo é a exigência de que os veículos utilizados no serviço sejam licenciados no Estado de Mato Grosso do Sul. A inclusão de referida regra no PL tem como objetivo colocar toda a frota que trabalha no Estado cadastrada no sistema do Detran/MS, ao qual por meio de convênio possuímos acesso e extraímos informações importantes como a sua propriedade, endereço, regularidade e até mesmo a existência de bloqueios pelo órgão de trânsito, sinistros e gravames.

Tal exigência não é novidade no país, visto que diversos outros Estados da Federação fazem a mesma exigência pelas mesmas razões aqui expostas e no intuito de não impactar financeiramente as empresas com grandes frotas, à AGEMS competirá estabelecer regras de transição para esses licenciamentos.

CAPÍTULO VII - DAS CONDIÇÕES GERAIS DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO REGULAR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

O Capítulo VII estabelece as condições gerais da prestação do serviço, o que servirá como base sempre que uma nova regulamentação for elaborada.

Das obrigações estabelecidas, vale ressaltar a previsão do inciso III de que o operador deve encaminhar mensalmente as informações econômico-financeiras da empresa operadoras. Tal exigência se faz para que a área econômica da AGEMS possa acompanhar a situação financeira do operador, criando um banco de dados que possibilitará algumas ações como a aferição dos índices de desempenho dentre outras medidas. Por tratar-se de um serviço público o Estado não pode, por exemplo, ser atingido inesperadamente pela falência de um operador, o que resultaria na interrupção do serviço e prejuízos aos usuários.

Outra garantia prevista no PL é de que as empresas disponibilizem um SAC – Serviço de Atendimento ao Consumidor, além de responder à Ouvidoria da Agência, garantindo ao usuário o recebimento e a solução de eventuais demandas.

CAPÍTULO VII - DA REMUNERAÇÃO DO SERVIÇO REGULAR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

Seção I – Das Tarifas

O Capítulo VIII elenca as formas de remuneração do serviço de transporte regular, sendo a tarifa e as receitas acessórias. Trata-se de um dos capítulos mais importantes do PL, considerando que a manutenção da equação de equilíbrio econômico financeira do Sistema TRIP é também competência da AGEMS.

Conforme o PL, compete à Agência estabelecer o limite máximo da tarifa a ser cobrada do usuário e proíbe a cobrança de valores que não sejam autorizados por ela. A determinação tem como objetivo garantir ao usuário a cobrança de um valor módico pelo serviço e impede a prática de dumping o que culminaria em uma concorrência desleal com os demais operadores da mesma linha.

Seção II – Dos Bilhetes de Passagem

O capítulo trouxe uma importante obrigação ao operador que é o uso do Bilhete de Passagem Eletrônico – BP-e, instituído por meio do AJUSTE SINIEF 1 e recepcionado pelo Estado de Mato Grosso do Sul por meio do Decreto Estadual n.º 14.853/2017.

Atualmente a utilização dessa ferramenta é obrigatória pelos operadores do transporte regular, nos termos legais, e a partir desse PL passará ser obrigatório também o compartilhamento do banco de dados do BPe com AGEMS, possibilitando o acompanhamento diário do volume de passageiros transportados e das linhas

que mais demandam serviço, dentre outras informações, mitigando assim a assimetria de informações do sistema.

Seção III – Das Bagagens

O PL apresenta algumas informações técnicas e de maneira geral, conferindo à AGEMS a regulamentação das regras de transporte, dimensões, inclusive a cobrança por excesso de bagagem, o que atualmente não possui regulamentação no setor, no âmbito intermunicipal.

17

CAPÍTULO VIII - DA AFERIÇÃO DO DESEMPENHO DO SERVIÇO

O novo formato da proposta fundamenta-se na liberdade de planejamento da execução dos serviços pelo operador, porém, com maior controle por parte da AGEMS, com base na análise dos indicadores estabelecidos no texto da lei.

Por meio da existência desses indicadores é que a AGEMS garantirá a adequação do serviço prestado aos usuários, e que os operadores atuem de forma mais eficiente possível dentro de um ambiente de competição e exposição - Regulação Sunshine.

Nesse sentido é que foram desenvolvidos indicadores com fórmulas próprias e que contará, para a sua aferição, com informações de diversas fontes, tais como o Centro de Controle Operacional que será instalado na Agência, as informações compartilhadas com a Sefaz e as informações passadas pelos próprios operadores.

Cabe ressaltar que, caso o operador apresente avaliação ruim em qualquer um dos indicadores por dois anos consecutivos ou três anos alternados, terá a sua Autorização cassada pela AGEMS, e será lançado um Edital de Chamamento Público para novos interessados em atender as linhas em estoque.

A regulamentação do Índice de Serviço Adequado – ISA, os procedimentos que envolvem o assunto assim como as regras para o Edital serão pormenorizados em normativo da AGEMS,.

CAPÍTULO IX - DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS SOB O REGIME DE FRETAMENTO

O serviço de transporte na modalidade de fretamento nunca foi objeto de lei no Estado de Mato Grosso do Sul. Até o momento a regulação do serviço é fundamentada no Decreto Estadual n.º 9.234/1998, com regras genéricas e de pouco alcance.

Apesar de se tratar de atividade econômica que não se enquadra como serviço público, compete à AGEMS o controle dos seus operadores com a intenção de não permitir que esse serviço interfira no serviço regular.

É muito comum flagrar veículos de fretamento embarcando pessoas ao longo do percurso contratado, com cobrança individual de passageiros. Essa prática interfere diretamente no sistema regular de transporte que perde esses passageiros, diminuindo o retorno dos custos de sua operação, arcando com responsabilidades muito maiores. Diferentemente do transporte regular que é obrigado a circular mesmo que sem nenhum passageiro embarcado, o fretamento só circula quando contratado por um grupo determinado de pessoas.

No intuito de proteger o serviço público de transporte é que a AGEMS realiza o controle do serviço de fretamento, que tem como premissa principal a execução do serviço em circuito fechado, ou seja, o mesmo grupo de passageiros que vai, volta. Além disso, a AGEMS tomou para si a responsabilidade de garantir a segurança dos usuários por meio da exigência do Seguro de Responsabilidade Civil de Passageiros, também exigida no transporte regular.

A esse serviço recai a responsabilidade de manter cadastro junto à AGEMS, no qual os requisitos de regularidade fiscal também são exigidos, assim como a vistoria de sua frota nos mesmos termos do serviço regular.

O serviço pode ser prestado nas modalidades eventual, contínuo e estudantil e para cada um foi estabelecido requisitos específicos diante da diferença entre eles, porém, a todos o mesmo controle e responsabilidade.

CAPÍTULO X - DO TRANSPORTE CLANDESTINO

Importante inovação trazida no Projeto de Lei é a definição do transporte clandestino. Trata-se de uma prática irregular que vem depredando o sistema de transporte em todas as modalidades e principal alvo de combate da fiscalização da AGEMS.

Verificou-se um aumento desenfreado após o período de pandemia que limitou a circulação do transporte regular e a paralisação das empresas de fretamento, levando a população que precisava se deslocar a buscar qualquer meio de transporte, principalmente o mais barato para garantir a sua viagem.

O PL classifica como clandestino não só aquele que transporta pessoas sem qualquer controle ou vínculo com o órgão regulador, mas também aquele que é cadastrado para fazer fretamento e no desempenho do serviço, transporta o passageiro com cobrança individual de passagem.

19

Lembrando que um dos principais papéis da AGEMS é manter o equilíbrio do sistema regular de transporte, o PL estabelece as sanções aplicáveis aos que se aventuram nessa prática, estabelecendo inclusive a penalidade de apreensão do veículo, diante da total falta de segurança dos passageiros transportados.

Na realidade o que se verifica é que a aplicação da penalidade de multa a esses infratores não se mostra eficaz, já que a maioria deles, não paga os valores correspondentes e nem cessa a irregularidade. Nesse sentido é que foi estabelecido na Lei o conceito claro do que será considerado clandestino e as penalidades que a ele pode recair.

Por meio da regulamentação da AGEMS é que serão estabelecidos os procedimentos a serem utilizados na constatação do transporte clandestino e outras regras que se fazem necessárias, porém, todas pautadas na base estabelecida na Lei.

CAPÍTULO XI - DA FISCALIZAÇÃO

O Capítulo XI estabelece as regras básicas da fiscalização aplicada ao setor de transporte, sendo esta uma competência atribuída à AGEMS pela lei de criação da agência, a Lei Estadual n.º 2.363/2001 e pela lei que estabelece o marco regulatório dos serviços em Mato Grosso do Sul, a Lei Estadual n.º 2.766/2003.

As regras do PL garantem a submissão dos operadores do serviço e dos clandestinos, ao poder de polícia conferido à AGEMS além da possibilidade de aplicação de penalidades quando constatada a prática de infração.

CAPÍTULO XII - DISPOSIÇÕES GERAIS

Este capítulo determina que a AGEMS não atue em caráter meramente punitivo, mas com ferramentas que impulsionam maior eficácia regulatória como o uso do TAC- Termo de Ajustamento de Conduta, a atuação em caráter preventivo, determinando ações que antecedem a aplicação de uma penalidade ou na imediata cessação de crises por meio das medidas acauteladoras.

CAPÍTULO XIII - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Mesmo diante do novo olhar de agente regulador preventivo e responsivo, não se pode descartar a aplicação de penalidades aos infratores no serviço de transporte de passageiros.

20

Cria-se nesse capítulo um novo fluxo na aplicação de penalidades, instituindo-se o Termo de Notificação. Diferentemente do procedimento adotado atualmente, constatada uma irregularidade ou a existência de indícios dela, a fiscalização da AGEMS expedirá um Termo de Notificação e não mais diretamente o Auto de Infração.

Esse procedimento possibilitará ao notificado a chance se explicar quanto ao fato constatado antes que seja aplicada a ele uma penalidade de multa. Isso porque após o recebimento do Termo de Notificação o notificado terá o prazo de 15 (quinze) dias para prestar esclarecimentos quanto à constatação descrita no documento. Essa manifestação será analisada por um setor competente na Agência que decidirá quanto à necessidade de aplicação da penalidade, por meio da lavratura de um Auto de Infração ou se apenas a notificação se mostrou eficaz.

Além disso, estabelece oito penalidades possíveis aos operadores e clandestinos, introduzindo como inovação do sistema a possibilidade de suspensão e cassação da autorização aos operadores do serviço regular. Aos que aos operadores da modalidade de fretamento, cria-se a cassação do registro cadastral que os impedirá de continuar prestando o serviço.

Em ambos os casos, garante o direito à ampla defesa e ao contraditório do notificado/autuado, além de estabelecer o período de 12 (doze) meses para que seja considerado reincidente, majorando-lhe a multa aplicada. Essa última disposição é mais uma ferramenta utilizada na intenção de coibir infratores a reincidirem no erro.

Seção I – Da Advertência

Trata-se de penalidade branda, que considera a primariedade do infrator e a prática de infração considerada levíssima que não tenha causado prejuízo aos usuários, a terceiros e que, principalmente não tenha colocado em risco a segurança de nenhum deles.

Seção II – Das Multas

O PL foi sucinto no estabelecimento da penalidade de multa, limitando-se a apenas criar os grupos de infração, a classificação de sua gravidade e o valor correspondente. Tal estratégia foi utilizada no intuito de conferir à AGEMS, como órgão possuidor de competência técnica, a obrigação de estabelecer quais serão as infrações pertencentes a cada um dos grupos, não transferindo ao legislador o poder de julgar a gravidade da ação com base na sua subjetividade, além de não engessar o rol delas que deve se alterar de forma dinâmica com a evolução da tecnologia e criação de novos serviços.

Seção III – Da Retenção do Veículo

A penalidade de retenção do veículo é uma forma de cessar imediatamente a irregularidade, ofertando ao infrator a possibilidade de sanear o problema e retomar a prestação do serviço, podendo ser aplicada cumulativamente à penalidade de multa quando a irregularidade coloque em risco a segurança dos passageiros ou de terceiros.

Seção IV – Da Apreensão do Veículos

Penalidade com alto grau de cunho punitivo, aplicada principalmente quando a irregularidade colocar em risco a vida ou a segurança dos passageiros e de terceiros.

Voltada principalmente ao transporte clandestino, objetiva o impedimento do infrator em continuar executando o transporte ilegal ou, mesmo na condição de operador cadastrado, cessar prática recorrente da mesma infração classificada como grave ou gravíssima.

A AGEMS possui empresas de pátio e guincho credenciadas em alguns municípios do Estado, a quem compete a remoção e a guarda desses veículos que só são liberados mediante anuência da Agência, atendidos os requisitos que serão estabelecidos em ato normativo específico.

Seção V – Da Suspensão da Autorização

Penalidade exclusiva do operador do serviço regular de transporte intermunicipal de passageiros, que precede a outorga da Autorização pela AGEMS, como ferramenta de prevenção da recorrência de infrações, visto que, nos termos do PL, a aplicação de penalidade de multa pelo cometimento da mesma infração por 3 (três) vezes, no período de um ano, poderá acarretar uma suspensão do serviço pelo período de até 90 (noventa) dias.

Seção VI – Da Cassação da Autorização

Penalidade exclusiva do operador do serviço regular de transporte intermunicipal de passageiros, que precede a outorga da Autorização pela AGEMS, como ferramenta de controle de qualidade na prestação do serviço. Conforme explanado na presente Nota Técnica ao explicar o Capítulo VIII - Da Aferição do Desempenho do Serviço, o PL estabelece o Índice de Serviço Adequado – ISA, calculado anualmente, e caso o operador apresente notas consideradas ruins em dois anos consecutivos ou três anos alternados, terá sua Autorização cassada.

Tal penalidade tem como objetivo manter no sistema operadores com elevados níveis de qualidade de serviço em todos os aspectos avaliados, abrindo espaço para a concorrência quando não atendê-los. Essa ferramenta garante não só a excelência no serviço prestado como a rápida e eficaz substituição do operador, sem burocracia e oportunizando a melhoria contínua do serviço.

Seção VII – Da Concessão e da Permissão

Apesar do PL ser voltado para o instrumento de delegação da Autorização, prevê também a utilização dos demais instrumentos, motivo pelo qual as penalidades a eles aplicadas também devem ser estabelecidas.

CAPÍTULO XIV - DAS RESPECTIVAS TAXAS

Trata de taxa já existente na legislação em vigor, exclusiva do operador de serviço regular de transporte, que foi trazida para o texto do PL por motivo de atualização e de regulamentação.

A Taxa de Fiscalização do Serviço Regular de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros foi criada pela Lei Estadual n.º 182, de 18 de dezembro de 1980. Referida lei estabelece não só essa taxa como a Taxa de Serviços decorrentes de polícia.

Trazer a Taxa para o PL oportunizou não só a modernização do seu texto, como a pormenorização dos procedimentos aplicáveis e, principalmente a redução da sua alíquota que passou de 4,5% (quatro e meio por cento) sobre a receita da empresa operadora, para 2% (dois por cento) sobre a receita líquida do operador.

A diminuição da alíquota refletirá diretamente na tarifa cobrada do usuário, já que seu custo está embutido na estrutura tarifária, sendo paga pelo usuário e repassada pelo operador. A diminuição se mostra necessária nesse momento em que os custos da operação do serviço aumentaram sobremaneira, principalmente dos

combustíveis, onerando o usuário do sistema, o que tem levado à diminuição da demanda de passageiros e à procura por transporte clandestino.

CAPÍTULO XV - DAS REGRAS DE TRANSIÇÃO

As regras de transição serão explanadas no item VII dessa Nota Técnica.

CAPÍTULO XVI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Conforme anteriormente mencionado, desde 1979 o Estado de Mato Grosso do Sul não edita uma lei que regulamenta o serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, motivo pelo qual diversas legislações esparsas foram sendo criadas para atender as inovações trazidas com o tempo e com o desenvolvimento de novas tecnologias.

Por essa razão, o PL aglutinou todas essas regras, atualizando umas e eliminando outras, culminando no rol de legislação com proposta de revogação:

- A Lei Estadual nº 36, de 26 de novembro de 1979 – Lei que regulamenta o serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em vigor, porém, em desuso;
- A Lei Estadual nº 93, de 10 de junho de 1980 – Lei que instituiu alterações na Lei Estadual n.º 36/1979;
- A Lei Estadual nº 1.245, de 18 de dezembro de 1991 - Lei que disciplina o transporte na época do Dersul. Por tratar de assuntos técnicos, serão estabelecidos no regulamento específico;
- A Lei Estadual nº 1.769, de 27 de agosto de 1997 – Lei que torna obrigatória a existência de um Livro de Reclamações, nos órgãos públicos do Estado de Mato Grosso do Sul e dá outras providências. Procedimento substituído por novas tecnologias como o aplicativo digital que tem canal direto com a Ouvidoria da AGEMS;
- A Lei nº 2.391, de 28 de dezembro de 2001 - Lei que proíbe o transporte em Kombi, vans, topic, ônibus e motocicleta. Tais disposições tornaram-se desnecessárias com o texto do PL;

- A Lei Estadual nº 2.490, de 15 de julho de 2002 – Lei que altera e acrescenta dispositivo na Lei Estadual n.º 2.391/2001;
- A Lei Estadual nº 2.496, de 26 de julho de 2002 - Lei que altera e acrescenta dispositivo na Lei Estadual n.º 2.391/2001;
- A Lei Estadual nº 2.800, de 18 de fevereiro de 2004 – Lei que proíbe o consumo de bebidas alcoólicas no interior dos veículos. Por tratar de assunto técnico, será estabelecido no regulamento específico;
- A Lei Estadual nº 4.557, de 15 de julho de 2014 – Lei que proíbe o uso de aparelho sonoro no interior dos veículos. Por tratar de assunto técnico, será estabelecido no regulamento específico;
- Os artigos 3º ao 12 e o art. 18 da Lei nº 182, de 18 de dezembro de 1980 – artigos que estabelecem as Taxas de Permissão e Concessão, e as demais que as regulamentam. Tais taxas estão sendo revogadas.

Foram propostas alterações legislativas que se mostram necessárias:

- Alteração dos arts. 1º e 17 da Lei Estadual nº 182, de 18 de dezembro de 1980, adequando o texto limitando apenas à Taxa de Policiamento de competência de outro órgão.
- Inclusão do inciso V, no art. 3º da Lei Estadual nº 2.766, de 18 de dezembro de 2001, inclui a previsão das regras estabelecidas no presente PL;
- Alteração do art. 29 da Lei Estadual nº 2.766, de 18 de dezembro de 2001, confere à AGEMS a normatização específica da revisão e reajuste tarifário;
- Alteração do § 1º do art. 33 da Lei Estadual nº 2.766, de 18 de dezembro de 2001, adequando o texto dirimindo dúvidas quanto às infrações, se idênticas ou não que resultem em reincidência;
- Alteração do art. 35, da Lei Estadual nº 2.766, de 18 de dezembro de 2001, excluindo o Conselho-Diretor que não existe mais na estrutura da Agência;

- Altera o texto do inciso VI, do art. 2º, da Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, com o objetivo de adequar o conceito da Autorização como instrumento de delegação;
- Altera o texto do inciso V, do art. 3º, da Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, incluindo o instrumento de Autorização;
- Altera o texto do § 1º, do inciso XIV, do art. 4º, da Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, com o objetivo de adequar estender a regra ao regime de Autorização;
- Altera o texto do inciso I, do art. 15, da Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, estendendo a Taxa de Fiscalização ao serviço delegado por meio de Autorização;
- Altera o texto do inciso I, do art. 15, da Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, estendendo a Taxa de Fiscalização ao serviço delegado por meio de Autorização;
- Altera os incisos II e III, do art. 74, da lei Estadual n.º 4.640, de 24 de dezembro de 2014, conferindo ao Diretor-Presidente da AGEMS a competência para expedir Resolução, ao invés de Portaria. Tal alteração visa parametrizar os atos expedidos pela AGEMS aos atos expedidos pelas demais Agências de Regulação do país.

VII. DA TRANSIÇÃO

Diante das informações do funcionamento do sistema e das dificuldades explanadas na presente Nota Técnica, optou-se por um processo de transição que não só garanta a continuidade dos serviços, mas possibilite a ações e intervenções mais precisas, estratégicas e inteligentes, instrumentalizando a AGEMS com ferramentas básicas de planejamento, controle e acompanhamento, com a adoção de métodos racionais de levantamento e tratamento de dados.

Por essa razão, o período de 60 (sessenta) meses foi definido como suficiente para as adequações necessárias às novas regras de operação e reestabelecimento de uma demanda de passageiros próxima da anterior ao período pandêmico.

Após a análise das ferramentas utilizadas em outros Estados, definiu-se o Edital de Chamamento Público como a melhor opção a ser utilizada em Mato Grosso do Sul, e para tanto, a AGEMS deverá expedir as normas necessárias para regulamentar os assuntos definidos na Lei.

Será lançado o Edital de Chamamento Público inicial para que os operadores que atuam no sistema possam rerratificar ou declinar do atendimento as suas linhas que estarão organizadas em um conjunto que reflita o subsídio cruzado, a viabilidade técnica-operacional e econômico financeira da operação, designado Lote Operacional – LO.

A primeira fase da convocação servirá para que o operador apresente os requisitos de habilitação conforme determinado e, na sequência, se habilitado, deverá rerratificar, podendo propor a alteração da frequência, dos horários, implementação ou supressão de seccionamentos ou outras alterações que se mostrarem necessárias. As alterações serão objeto de homologação pela AGEMS e ainda, o operador poderá declinar do Lote Operacional – LO, sendo vedado o declínio por linha.

Ao final será assinado o Termo de Autorização que preverá as regras de execução dos serviços e demais orientações que se fizerem necessárias e a posterior publicação dos atos em Diário Oficial.

Em outra etapa a AGEMS emitirá novo Edital de Chamamento Público para convocar qualquer operador previamente habilitado a manifestar interesse em prestar o serviço em LO's que estejam sem atendimento.

Cumprido esclarecer que ao longo do período de transição as empresas serão submetidas aos critérios de avaliação determinados em norma e caso tenham sua Autorização cassada, serão lançados novos Editais de Chamamento Público.

Além das referidas regras, houve a preocupação de impedir a alegação de direito adquirido a esses operadores no texto do PL.

VII. DA CONCLUSÃO

Essa nota técnica tem, por objetivo principal esclarecer a minuta do Projeto de Lei em tela, proposto para reestruturação do Sistema TRIP/MS. O texto não teve a pretensão de oferecer explicações substantivas, sobretudo relativas aos porquês das escolhas das estratégias regulatórias apresentadas.

Resta demonstrado que é imperativa a reformulação do Sistema TRIP em seus aspectos técnico-operacional, econômico financeiro e jurídico legal, impulsionando a melhoria contínua, com inovações

tecnológicas e instrumentais, o fortalecimento das relações dos agentes interessados, a segurança jurídica e a transparência das decisões.

Na concepção do projeto, se utilizou o método incremental e coletivo de construção de conhecimento regulatório, que possibilitou enfrentar um assunto complexo de forma célere e eficiente.

27

Com finalidade última o PL ambiciona refletir, o atendimento pleno ao desejo de deslocamento, atual e futuro, do usuário, expresso na política pública definida pelo ideário social que reúne todos os aspectos aceitos pela comunidade e estabelecendo 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 pacto, 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.

Campo Grande - MS, 22 de março de 2022.

Adriana de Vito Rós Ortiz

Assessora da Diretoria de Transportes, Rodovias,
Ferrovias, Portos e Aeroportos
Matrícula 68229022

Caroline Farias Tomanquevez

Coordenadora da Câmara Técnica de Transportes
Matrícula 6216023

Fabiola Porcaro de Abreu

Assessora da Procuradoria Jurídica da AGEMS
Matrícula 127934021

Luciana Ramalho Gomes

Analista de Regulação
Matrícula 89374021
Coordenadora da Câmara de Regulação Econômica de
Transportes, Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos

De acordo:

Matias Gonsales Soares

Diretor de Regulação e Fiscalização - Transportes,
Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos