



NOTA À IMPRENSA

Campo Grande, 08 de agosto de 2022.

Com relação a matéria veiculada hoje, 08 de agosto de 2022, a Agência Estadual de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul esclarece:

1 - No título: “Projeto que regula transporte intermunicipal exclui vans e Buser.”

Esclarecimento: Não há nenhum artigo no Projeto de Lei que vede o serviço de vans. O conceito técnico das vans as descreve como micro-ônibus, o que está facilmente previsto no PL, no inciso XV, do seu art. 7º e no art. 13 que descreve o que compõe o Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros.

Art. 7º Para efeito de interpretação desta Lei, entender-se-á por:

XV - Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros: conjunto de linhas, infraestrutura, ônibus, micro-ônibus, terminais urbanos e equipamentos que permitem a oferta do serviço de transporte intermunicipal à população estadual.

*Art. 13. Considera-se serviço regular de transporte rodoviário intermunicipal de Passageiros, todo aquele executado por pessoa jurídica, intitulada como operadora, que, utilizando-se de ônibus ou micro-ônibus, transporta passageiros entre pontos terminais, considerados origem e destino, transpondo os limites de um ou mais municípios, com itinerário, seccionamento e horários pré-definidos, remunerado por tarifa determinada pelo Poder Público, mediante cobrança individual de passagem, realizado por estradas federais, estaduais ou municipais, abrangendo o transporte de passageiros, suas bagagens e encomendas, de uso coletivo. **(Grifo nosso).***

Também não há no texto do PL nenhum dispositivo que crie proibição para o serviço da Plataforma Buser, conforme se lê ao longo do seu texto. Conhecemos o serviço ofertado pela Plataforma Buser, o que eles chamam de “fretamento colaborativo” e as ações de fiscalização demonstram que nem sempre o aplicativo se tem conhecimento das condições de segurança e higiene ofertadas pelos seus chamados “parceiros”. A AGEMS regula e fiscaliza o serviço de fretamento, e é muito comum flagrar veículos de fretamento embarcando pessoas ao longo do percurso contratado, com cobrança individual de passagens. 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, com retorno garantido pelo pagamento do contratado.

2 – “O Governo do Estado tem um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) assinado com o MPMS (Ministério Público Estadual) que se compromete em licitar o Sistema de Transporte Rodoviária Intermunicipal de Passageiros até 31/10/2022 em linhas que há décadas estão sendo exploradas ilegalmente por empresas escolhidas sem qualquer respeito às normas vigentes.”

Esclarecimento: Primeiramente não há um TAC – Termo de Ajustamento de Conduta firmado. O que ocorreu foi um Acordo Judicial firmado entre o Estado de Mato Grosso do Sul, o Ministério Público Estadual e a AGEMS, em uma Ação Civil Pública que discutia as condições de apenas uma linha no Estado. Como resultado, o Estado assinou o referido acordo ampliando sua obrigação a todo o seu território. Além disso, a matéria não pode afirmar que as linhas são exploradas ilegalmente ou sem respeito às normas vigentes. Todas as linhas exploradas atualmente no Estado foram legalmente delegadas por meio de Autorização, anualmente renovadas e publicadas no Diário Oficial do Estado. O instrumento de delegação “Autorização” está previsto em lei, assim como a competência para sua delegação é da AGEMS, nos termos da Lei Estadual n.º 2.766/2003:

“Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - serviço público delegado: aquele cuja prestação é delegada pelo poder concedente à pessoa jurídica, nas modalidades de concessão, permissão ou autorização;

(...)

VII - instrumento de delegação: contrato de concessão, permissão, autorização e convênio tarifado.

(...)

Art. 4º A prestação de serviços públicos, mediante concessão e permissão, será delegada pelo poder concedente e a autorização será delegada pelo ente regulador.”

3 - “Com o projeto de lei proposto vai se esquivar de cumprir com a obrigação de realizar uma licitação transparente para o atendimento das necessidades de concessão de serviço público’, pontuou o presidente da associação, Renato Paniago da Silva. Ele acrescenta que a inexigibilidade de licitação para concessão de serviços públicos de exploração de linhas regulares de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus em rodovias pode trazer grandes prejuízos ao erário público e facilitar negociações escusas entre grandes empresas do setor e agentes públicos.”

Esclarecimento: Diferentemente do que alega o presidente da Associação Comercial, não há qualquer pretensão de se esquivar da realização de uma licitação. Ocorre que em cumprimento ao previsto no Acordo Judicial mencionado na notícia, foram realizados estudos que comporão o Plano Diretor de Transporte, a fim de levantar e analisar dados técnicos do serviço como o desejo de deslocamento do usuário, as linhas que possuem pleno atendimento, as que possuem atendimento escasso, a quantidade de passageiros transportados, o custo do sistema e as necessidades de investimento, para definir a melhor estratégia a ser aplicada em Mato Grosso do Sul. Tais estudos demonstraram que no atual cenário de 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. Prejuízo aos usuários ocorreria caso, na realidade apresentada atualmente, o Estado realizasse um processo licitatório totalmente defasado, por meio do qual amarraria operadores a contratos de longa duração, sem o devido equilíbrio econômico, levando-os a uma má prestação de serviço em pouquíssimo tempo. Não se vislumbra, portanto, qualquer tipo de prejuízo ao erário, pelo contrário, garante-se a eficiência do serviço por meio da avaliação periódica dos Indicadores previstos no Projeto de Lei, com ferramentas eficientes para a substituição daqueles que não apresentarem um serviço, no mínimo, excelente. Por fim, a proposta do PL, aliada à regulação a ser expedida pela AGEMS após a sua aprovação, trarão transparência total ao processo de emissão das Autorizações, não cabendo o termo “negociações escusas” da declaração.

4 - “Também não há qualquer justificativa para aprovar o regime de urgência requerido pelo governo, que há décadas ficou inerte em atender às exigências legais e ao TAC firmado com o MPE para realizar licitações e agora pretende aprovar uma lei extremamente questionável sem que passe pelo crivo, análise e investigação detalhada do Poder Legislativo.”

Esclarecimento: O regime de urgência para aprovação do PL se dá justamente pela proximidade do prazo estabelecido no Acordo Judicial firmado com o MP, que é 31/10/2022. Para que possamos ter um sistema eficiente, se faz necessário antes de mais nada, a normatização do serviço, que é o que se pretende com o PL em comento. A legislação atual data de 1979, com regras totalmente inaplicáveis à atualidade, o que torna a regulamentação do setor defasada e desatualizada.

5 – “A entidade argumenta que os únicos beneficiados com o projeto serão as empresas que já dominam o mercado há décadas ‘com má qualidade dos serviços e altos custos para o cidadão. “Isso porque além de substituir a concessão por meio de licitação por um sistema autorizativo com prazos indeterminados, o projeto de lei pretende proibir que a população tenha acesso a novas modalidades de mobilidade urbana intermunicipal que estão surgindo com o avanço das novas tecnologias que proporcionam qualidade superior com menores preços extirpando do consumidor a livre escolha.”

Esclarecimento: Não há domínio de mercado como alegado, tampouco autorizações sem prazo determinado. Conforme o PL, foram estabelecidas regras de transição – art. 74 ao 77 - que, caso não atendidas, vão oferecer oportunidade de novas empresas entrarem no mercado, imediatamente. Além dessas, as empresas que não atenderem ao Índices de Desempenho estabelecidos, terão suas autorizações cassadas e a oportunidade de atendimento aberta a novas empresas. Quanto ao prazo das autorizações, não há indeterminação. O § 1º, do art. 75 estabelece expressamente:

“Art. 75. Nos casos de delegação por autorização, após a publicação desta lei, a AGEMS providenciará o lançamento de um Edital de Chamamento Público para que as operadoras possam rerratificar o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros e as novas operadoras se habilitem nas linhas colocadas à disposição.”

§ 1º Com a finalidade de garantir a continuidade na prestação do serviço público essencial, as operadoras que estiverem com o instrumento de delegação em vigor na data da publicação desta Lei, poderão continuar prestando o serviço pelo prazo de até 60 (sessenta) meses, podendo ser prorrogado por igual período, desde que atendidos os demais requisitos estabelecidos nesta Lei, no Plano Diretor de Transporte e no edital de chamamento”.

Esclarecemos ainda que é com as regras estabelecidas no PL que o usuário poderá ter garantido um serviço de qualidade, uma vez que nele estão estabelecidos Indicadores de Desempenho que serão aferidos anualmente e que refletirão a realidade da prestação do serviço, prevendo ainda a possibilidade de cassação desse instrumento, conforme estabelecido nos arts. 37, 70 e 71 do PL:

“Art. 37. Independente da modalidade de delegação do serviço, os operadores estarão sujeitos ao controle de desempenho do serviço regular de transporte intermunicipal de passageiros que se dará por meio da coleta e processamento de informações relativas aos seguintes indicadores:

I - universalidade de atendimento;

II - pontualidade;

III - regularidade;

IV - conforto e higiene;

V - eficiência;

VI - cortesia na prestação;

VII - característica da frota;

VIII - desempenho econômico;

IX - transparência das informações contábeis e econômicas.

Parágrafo único. Os indicadores serão aferidos anualmente pela AGEMS e comporão o Índice de Serviço Adequado.

Art. 70. A pena de cassação da autorização será aplicada no caso de prestação inadequada ou ineficiente do serviço, comprovada por meio da avaliação dos indicadores de desempenho do serviço, assegurado o direito à ampla defesa e ao contraditório.

Art. 71. A AGEMS estabelecerá as demais regras para cassação das autorizações em ato normativo específico.”

Além disso, é justamente esse instrumento de delegação que permitirá ao usuário ter um preço justo cobrado pelo serviço, considerando que não estará amarrado a um contrato de concessão que estabelece obrigações de altos investimentos estruturais aos prestadores de serviço, sendo que esses investimentos devem ser recuperados pela tarifa estabelecida, encarecendo o serviço ao usuário.



Por fim, esclarecemos ainda que diferentemente do que foi publicado, não há no PL qualquer proibição ao uso de novas tecnologias, o que há é uma regulamentação dos serviços que pode ser abarcada por qualquer nova tecnologia que atenda aos requisitos ali previstos.