

# **SETRAN**

## **Projeto de Política Estadual de Transporte Intermunicipal de Passageiros**

### **Etapa-2**

## **Proposta Preliminar: Elementos Estruturantes**

### **Nota Técnica**

#### **1) CONTEXTUALIZAÇÃO:**

A 2ª Etapa do processo de estabelecimento de uma “Política Estadual de Transporte Intermunicipal de Passageiros” para o Estado do Pará, conduzido pela SETRAN, inclui a elaboração de uma proposta preliminar para tal política.

Seu conteúdo será submetido a discussões no Workshop-2, programado para 29/MAI/2018, visando estabelecer definições a serem adotadas no desenvolvimento das etapas posteriores do projeto.

A NT-1, base para os debates do Workshop-1, descreveu e segue como subsídio de dados e informações para esse 2º evento:

- As origens e motivações do projeto;
- Uma visão geral do quadro atual dos serviços de transportes intermunicipais no Estado, rodoviários e hidroviários, a partir de material do banco de dados da ARCON e de recente estudo sobre transporte hidroviário elaborado pela ANTAQ; levantamentos feitos junto à ASCOM/SETRAN (noticiário) e à Ouvidoria da ARCON (manifestações, reclamações e sugestões); entrevistas escritas e presenciais com uma dezena de atores representativos do setor;
- Bases conceituais para o projeto;
- Dispositivos normativos aplicáveis;
- Conjunto de questões sobre as quais constataram-se visões muito distintas entre os diversos atores e partes interessadas; algumas, inclusive, estratégicas!
- Cronograma básico do projeto.

Esta NT-2, elaborada para servir de documento básico para as discussões do Workshop-2, propõe um conjunto de elementos estruturantes, com respectivas formulações. Em alguns casos, também, soluções alternativas.

#### **2) PRÉ-DEFINIÇÕES:**

Um conjunto de quatro questões, sobre as quais foram observadas visões muito distintas entre os diversos atores e partes interessadas, foi discutido na 2ª parte do Workshop-1: as formulações originais submetidas são a seguir reproduzidas.

Para algumas questões/aspectos foram tomadas decisões e definidos encaminhamentos. Tais decisões não são imutáveis; porém passam a ser consideradas como premissas (hipóteses de trabalho) se/enquanto explicitamente não forem alteradas em etapas posteriores do projeto. A saber:

**a) Estudos prévios:**

- i) *O Ministério Público vem cobrando, para cada processo de outorga, estudos prévios que justifiquem a opção do Governo do Estado do Pará - GEP entre prestar diretamente os serviços ou outorga-los a privados.*
- ii) *A diretriz político-administrativa do GEP tem sido de não se envolver diretamente na produção/prestação dos serviços. Por conseguinte, delegar, sempre.*
- iii) *Há solução de compromisso? Estudo global de política? Seria promissora uma manifestação prévia do MP? Uma negociação prévia?*
- iv) **Definição:** Ratificar a posição de delegar sempre.
- v) **Encaminhamento:** Elaborar fundamentação da diretriz adotada pelo GP visando embasar pleito de quitação desta solicitação da ACM. Buscar decisão global.

**b) Outorgas:**

- i) *A lei determina, e o MP vem cobrando, que outorgas sejam feitas, sempre, por meio de licitação.*
- ii) *Na prática, no Pará hoje, a quase totalidade das outorgas (rodoviário e hidroviário) não foi licitada.*
- iii) *Os atuais prestadores de serviços pretendem os seguir prestando.*
- iv) *Aparentemente tratam as respectivas linhas como “propriedade” de suas empresas. Invocam pioneirismo, história e investimentos feitos.*
- v) *Como compatibilizar?*
- vi) **Definição:**

- Em termos formais, instrumentais, as outorgas de médio/longo prazo serão precedidas de processo licitatório.
- O objetivo-fim da “Política de Transporte Intermunicipal de Passageiros”, todavia, é duplo e articulado: a conectividade e integração das diversas regiões do Estado, e a prestação de serviço aos usuários/população balizado pelo art. 6º da Lei nº 8.987/95 (“Lei de Licitações”):

Art. 6º Toda **concessão** ou permissão pressupõe a **prestação de serviço adequado** ao pleno atendimento dos **usuários**, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º **Serviço adequado** é o que satisfaz as condições de **regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia** na sua prestação e **modicidade das tarifas**.

- Ademais, a implementação da Política estabelecida será balizada por tripla diretriz de minimização:
  - (a) De riscos de descontinuidades na prestação de serviços;
  - (b) De efeitos colaterais negativos na implementação da Política;
  - (c) De danos a direitos, legítimos, dos atuais prestadores de serviços; particularmente os direitos tangíveis (ativos, investimentos não amortizados, etc.).
- **Encaminhamento:** Buscar compatibilizar essas diretrizes. Formular alternativas de modelos para serem discutidas no Workshop-2.

**c) Linhas interestaduais:**

- i) *O Estado é atendido por inúmeras linhas interestaduais; rodoviárias e hidroviárias. Linhas outorgadas pelo Governo Federal (ANTT e ANTAQ).*
- ii) *Apesar de serem linhas interestaduais, na prática e aparentemente, muitas dessas linhas têm seus fluxos com origem e destino dentro do Estado: funcionam como se fossem linhas intermunicipais.*
- iii) *Há notícias, também, de linhas com trajetos considerados “disfuncionais” (trajetos estranhos!?) que são outorgadas, mas, na prática, têm trechos terceirizados.*
- iv) *Como melhorar a articulação institucional?*
- v) *Em particular, à luz do “Estatuto da Metrópole”, como implementar o “Pacto Interfederativo” na Região Metropolitana de Belém para essa FPIC?*

**vi) Definição:**

- Estabelecer regras funcionais e claras.
- Articular com o Governo Federal e as Prefeituras sistemáticas racionais e eficazes, de operação e regulação.

**vii) Encaminhamento:**

- Pesquisar boas práticas adotadas em outros estados;
- Formular proposta para discussão no Workshop-2.

**d) Concorrência:**

- i) *A sensação é que vige um ambiente de “concorrência desleal”. E o tema é multifacetado:*
- ii) *O prestador de serviço convencional sente-se ameaçado pelos alternativos e complementares. Mais que pelo número de concorrentes, pelas condições de prestação de serviços. São mencionadas regras distintas para cumprimento de horários, gratuidades, tributação, etc.*
- iii) *Os 3 (três), com outorgas formalizadas, sentem-se ameaçados pelo crescente número de vans e de “taxi-lotação”. Informam quedas de movimentação continuadas e os indicam como causa (além da crise econômica conjuntural).*
- iv) *Os terminais atribuem perdas de receita por embarques feitos fora deles (por vezes “logo ali na frente”).*
- v) *Tudo indica que a prestação de serviços por “clandestinos” é significativa e crescente.*
- vi) *Aparentemente o principal grupo de usuários afetados são os idosos.*
- vii) *Todos atribuem responsabilidade pelo quadro à “fiscalização insuficiente”.*
- viii) *Como garantir qualidade, eficiência e isonomia concorrencial?*
- ix) *Em particular, quais as regras de acesso e permanência no sistema?*

**x) Definição:**

- Questão central, recorrente, sazonal e nacional do ponto de vista econômico e regulatório do setor;
- Ameaça real à implementação e, principalmente, vigência da política;

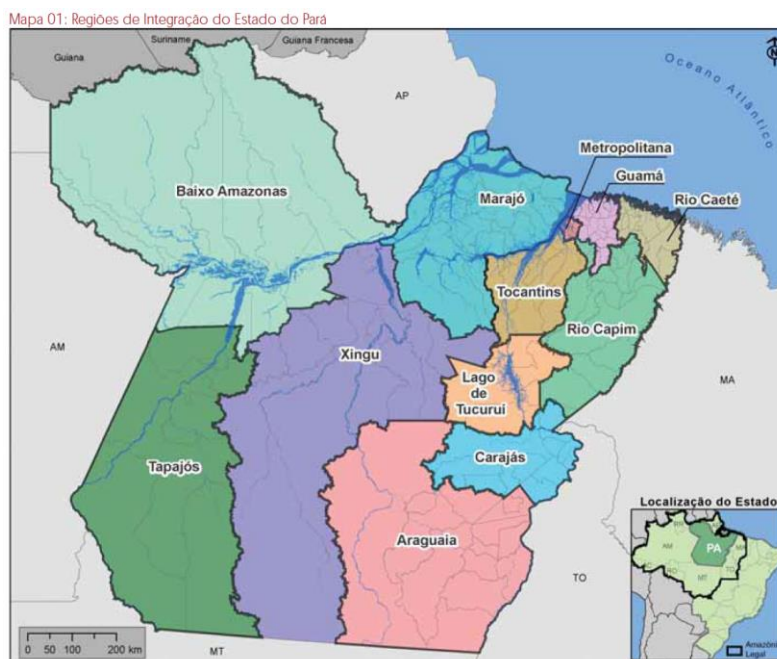
- Impõe estratégia tripla:
  - (a) Visão sistêmica, e permanente (em contraposição a iniciativas pontuais e autônomas);
  - (b) Modelagem racional;
  - (c) Fiscalização e regulação eficazes.

**xi) Encaminhamento:** Buscar formular alternativas de modelos, legítimas, para serem discutidas no Workshop-2.

**e) Outros:**

**i) Zoneamento:**

- Tradicionalmente o GEP utiliza, para planejamento e orçamentação, as denominadas “Regiões de Integração”:

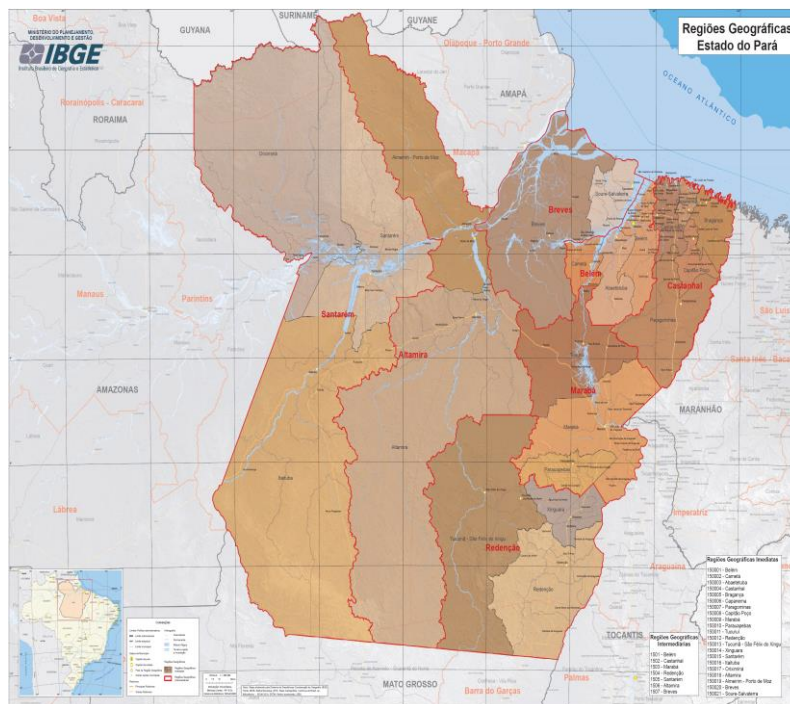


Elaboração: SEIR/GEOPARÁ 2008

**Quadro I - Municípios por Região de Integração**

REGIÕES	MUNICÍPIOS
01 - Metropolitana	Belém, Ananindeua, Benevides, Marituba e Santa Bárbara
02 - Guamá	Colares, Castanhal, Curuçá, Igarapé Açu, Inhangapi, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Santo Antônio do Tauá, Santa Isabel do Pará, Santa Maria do Pará, São Caetano de Odivelas, São Domingos do Capim, São Francisco do Pará, São João da Ponta, São Miguel do Guamá, Terra Alta e Vigia
03 - Rio Caetés	Augusto Corrêa, Bonito, Bragança, Cachoeira do Piriá, Capanema, Nova Timboteua, Peixe Boi, Primavera, Quatipuru, Salinópolis, Santa Luzia do Pará, Santarém Novo, São João de Pirabas, Tracuateua e Viseu
04 - Araguaia	Água Azul do Norte, Bannach, Conceição do Araguaia, Cumarú do Norte, Floresta do Araguaia, Ourilândia do Norte, Pau d'Arco, Redenção, Rio Maria, Santa Maria das Barreiras, Santana do Araguaia, São Félix do Xingu, Sapucaia, Tucumã e Xinguba
05 - Carajás	Bom Jesus do Tocantins, Brejo Grande do Araguaia, Canaã dos Carajás, Curionópolis, Eldorado dos Carajás, Marabá, Palestina do Pará, Parauapebas, Piçarra, São Domingos do Araguaia, São Geraldo do Araguaia e São João do Araguaia
06 - Tocantins	Abaetetuba, Acará, Baião, Barcarena, Cametá, Igarapé Miri, Limoeiro do Araju, Mocajuba, Moju, Oeiras do Pará e Tailândia
07 - Baixo Amazonas	Alenquer, Almeirim, Belterra, Curuá, Faro, Juruti, Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná, Prainha, Santarém e Terra Santa
08 - Lago de Tucuruí	Breu Branco, Goianésia do Pará, Itupiranga, Jacundá, Nova Ipixuna, Novo Repartimento e Tucuruí
09 - Rio Capim	Abel Figueiredo, Aurora do Pará, Bujaru, Capitão Poço, Concórdia do Pará, Dom Eliseu, Garrafão do Norte, Ipixuna do Pará, Irituia, Mãe do Rio, Nova Esperança do Piriá, Ourém, Paragominas, Rondon do Pará, Tomé-Açu e Ulianópolis
10 - Xingú	Altamira, Anapu, Brasil Novo, Gurupá, Medicilândia, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingú
11 - Marajó	Afuá, Anajás, Bagre, Breves, Cachoeira do Arari, Chaves, Curralinho, Melgaço, Muaná, Ponta de Pedras, Portel, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, São Sebastião da Boa Vista e Soure
12 - Tapajós	Aveiro, Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis e Trairão

- O IBGE, por sua vez, vem de concluir e divulgar (2017) amplo estudo sobre regiões brasileiras. Quando se cotejam as “Regiões de Integração” com as divisões do estudo do IBGE constata-se algumas diferenças.



- Comparando as duas divisões:

IBGE	GEP
<p><b>Regiões Geográficas Intermediárias</b></p> <p>1501 - Belém 1502 - Castanhal 1503 - Marabá 1504 - Redenção 1505 - Santarém 1506 - Altamira 1507 - Breves</p>	<p><b>Regiões Geográficas Imediatas</b></p> <p>150001 - Belém 150002 - Cametá 150003 - Abaetetuba 150004 - Castanhal 150005 - Bragança 150006 - Capanema 150007 - Paragominas 150008 - Capitão Poço 150009 - Marabá 150010 - Parauapebas 150011 - Tucuruí 150012 - Redenção 150013 - Tucumã - São Félix do Xingu 150014 - Xinguara 150015 - Santarém 150016 - Itaituba 150017 - Oriximiná 150018 - Altamira 150019 - Almarim - Porto de Moz 150020 - Breves 150021 - Soure-Salvaterra</p>
	<p><b>Legenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Metropolitana</li> <li><span style="color: purple;">■</span> Guamá</li> <li><span style="color: olive;">■</span> Rio Caetés</li> <li><span style="color: pink;">■</span> Araguaia</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Carajás</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Tocantins</li> <li><span style="color: green;">■</span> Baixo Amazonas</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Lago de Tucuruí</li> <li><span style="color: teal;">■</span> Rio Capim</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Xingú</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Marajó</li> <li><span style="color: green;">■</span> Tapajós</li> </ul>

- Definição:** Seja por já ser conceito assentado e de amplo conhecimento, seja por se entender caracterizar melhor as funcionalidades e idiosincrasias regionais paraenses, adotar as “Regiões de Integração” como referência para concepção das diretrizes da Política.
- Encaminhamento:** Descartar a divisão do Estudo do IBGE.



## ii) Referência conceitual:

- Definição:

- (a) Sobre Política Pública há uma vasta literatura (vide Item-3 da NT-1).
  - (i) Em termos práticos, e para fins desse projeto, adota-se uma analogia matemática. “POLÍTICA PÚBLICA é como o fator colocado fora dos parênteses (ou colchete, ou chave) que se aplica a cada um dos fatores respectivamente dentro deles”.
  - (ii) Ou seja; são regras e condições que se aplicam a cada uma das outorgas.
- (b) A consecução da compatibilização dos diversos objetivos, sistematizados no Item-2b anterior, abrange ao menos 3 grandes áreas:



Ou seja:

- (i) **Infraestrutura:** estradas, canais de navegação, acessos, terminais, pontos de parada, etc;
- (ii) **Equipamentos:** veículos (ônibus, micro-ônibus, vans, embarcações), sistemas de comunicação e de bilhetagem, TI, etc.
- (iii) **Operação:** outorgas (envolvendo seus respectivos instrumentos), normas operacionais, comercialização, segurança (pública e privada), fiscalização, regulação (incluindo punição), etc.

## iii) Referencial normativo:

- Ainda que não explicitado como tal, a Constituição paraense contém dispositivos que podem ser caracterizados como elementos de uma política. Particularmente os de seus art. 249 a 251, abrangendo vários parágrafos e incisos (ANEXO-V da NT-1).
- Há também outros elementos, de igual natureza, dispersos nas demais leis e decretos sintetizados no Capítulo-4 da NT-1.
- Definição:
  - (a) Os temas e formulações da Política proposta não abrangerão alterações constitucionais (Constituição Paraense): apenas legais e normativas.

(b) Por conseguinte, as definições dos art. 249 a 251 são assumidas e/ou incorporadas como premissas.

### 3) **ELEMENTOS ESTRUTURANTES DA POLÍTICA:**

Os itens a seguir compõem um conjunto preliminar de temas e enunciados a embasar a “Política Estadual de Transporte Intermunicipal de Passageiros” do Estado do Pará.

São estruturantes porquê de suas definições, objeto das discussões do Workshop-2, depende a definição de um outro conjunto de itens derivados; decorrentes.

Em alguns casos há alternativas de encaminhamento: para discussão no Workshop-2.

#### a) **Objetivos/funções:**

A função precípua do “Sistema Paraense de Transporte Intermunicipal de Passageiros – SPTIP” é atender às necessidades de deslocamento da pessoa no seu exercício do direito de ir e vir (art. 249 - Caput da CEP).

*Art. 249. Os sistemas viários e os meios de transporte atenderão, prioritariamente, as necessidades de deslocamento da pessoa humana no exercício do direito de ir e vir, e, no seu planejamento, implantação e operação serão observados os seguintes princípios:*

Mas sua existência e funcionamento nos dias atuais é entendida como multifuncional; enfeixando outras funções sociais, econômicas e político-administrativas.

Nesse sentido, o SPTIP objetiva garantir:

- Mobilidade da população;
- Transporte adequado e acessibilidade econômico financeira para os usuários;
- Integração das diversas regiões do Estado, em condições isonômicas;
- Eficaz e eficiente articulação intermodal;
- Sustentabilidade econômico-financeira do setor.

#### b) **Conceitos e premissas básicas:**

O planejamento e gestão do SPTIP:

i) É responsabilidade do Poder Público (art. 249-IV).

*IV - responsabilidade do Poder Público pelo transporte coletivo, que tem caráter essencial, assegurado mediante tarifa condizente com o poder aquisitivo da população e com garantia de serviço adequado ao usuário;*

ii) É garantido o direito à informação e a participação da população no planejamento e fiscalização (art. 249-VII da CEP).

*VII - participação da população, através de associações representativas da sociedade civil, inclusive entidades sindicais profissionais e econômicas, no planejamento e fiscalização do sistema estadual de transportes, garantido o direito à informação sobre ele, nos termos da lei;*

iii) Abrange infraestrutura, equipamentos, e serviços;

OBS: A infraestrutura de embarque e desembarque (terminais) é responsabilidade e prioridade dos governos do Estado e Municípios (art. 250).

*Art. 250. O Estado e os Municípios terão como prioritária a instalação de infraestrutura adequada para embarque e desembarque de passageiros e de produtos de primeira necessidade transportados por vias terrestres ou aquáticas.*

iv) Acessível para pessoas portadoras de deficiência (art. 249 – VIII)

*VIII - obrigatoriedade de adaptação nos transportes coletivos para pessoas portadoras de deficiência.*

v) Referenciado pela preservação do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e paisagístico (art. 249-III)

*III - preservação do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e paisagístico e da topologia da região, respeitadas as diretrizes de uso do solo;*

- vi) Tarifas: critérios fixados em lei e, de critérios de fixação de tarifas, e a obrigatoriedade de publicação das planilhas de cálculo no órgão oficial a cada fixação ou reajuste (art. 249 – V da CEP);

*V - estabelecimento, através de lei, de critérios de fixação de tarifas, e a obrigatoriedade de publicação das planilhas de cálculo no órgão oficial a cada fixação ou reajuste;*

- vii) Isenção tarifária para pessoas portadoras de deficiência mental, sensorial e motora; crianças de até seis anos, inclusive; policiais civis e militares e carteiros, quando em serviço (art. 249-VI da CEP)

*VI - isenção tarifária nos transportes coletivos, rodoviários e aquaviários, municipais e intermunicipais, para:*

*a) pessoas portadoras de deficiência mental, sensorial e motora, todas de caráter permanente, através de laudo comprobatório proveniente de junta médica*

*b) crianças de até seis anos, inclusive;*

*c) policiais civis e militares e carteiros, quando em serviço.*

- viii) Outorga: concessão ou permissão por meio de regular processo licitatório e aprovação da Assembleia Legislativa – ALEPA (§ 2º do art. 249 da CEP).

*§ 2º. O Estado, mediante concessão ou permissão, poderá entregar a execução do serviço de transporte de sua competência a empresas, após regular processo licitatório e aprovação da Assembleia Legislativa, na forma da lei, que disporá sobre:*

- ix) Adoção do conceito de área de atuação, ao invés de linha isolada;
- x) Flexibilização do processo de decisão, de forma a capacitar as delegatárias à promoção de mudanças operacionais, implementação de serviços e ampliação do mercado;
- xi) Estabelecimento de bases contratuais adequadas à estabilidade jurídica e à transparência das relações entre as partes (delegatárias e Poder Concedente);
- xii) Incentivo à busca por melhoria de qualidade; e
- xiii) Modernização e aprimoramento continuado das estruturas de gestão e fiscalização do sistema.
- xiv) A SPTIP, bem como todas as eventuais regras complementares legalmente previstas, serão permanentemente consolidadas em uma única lei estadual (tipo um “código”).

### **c) Governança:**

O planejamento e gestão do SPTIP é atribuição do GEP. Serão exercidos em articulação com as outras instâncias de poder e com a participação da sociedade.

São instrumentos dessa governança:

- i) Conselho formado por representantes do GEP, sociedade civil, usuários e operadores (art. 249 - § 4º).

*§ 4º. O órgão planejador, concedente ou fiscalizador do transporte terá um conselho, composto paritariamente por representantes do Poder Executivo e representantes da sociedade civil, usuários e operadores, nos termos da lei, que estabelecerá a composição, competência e atribuições do conselho.*

- ii) Câmara de compensação tarifária com a participação do Estado e Municípios (art. 249 - § 1º).

*§ 1º. O Estado e os Municípios, em regime de cooperação, criarão câmaras de compensação tarifária relativas ao transporte rodoviário de passageiros, nos termos da lei.*

- iii) Compatibilização de normas municipais à estadual (art. 249 - § 3º da CEP).

*§ 3º. Os Municípios integrantes de região metropolitana ou aglomeração urbana adotarão normas sobre transportes coletivos de passageiros, de conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo órgão estadual competente.*

Será desenvolvida construtiva articulação com os demais entes federativos, à luz do “Estatuto da Metrópole” (Lei Federal nº 13.089, de 12/JAN/2015); bem como da



Medida Provisória nº 818, de 12/JAN/2018 (em tramitação), que o modifica. Em particular seus dois pilares centrais; a saber:

i) Função pública de interesse comum – FPIC;

*“política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes” (art. 2º; II)*

ii) Governança Interfederativa - GI.

*“compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum” (art. 2º; IV)*

**d) Caracterização dos diversos serviços:**

i) Atualmente os serviços de transporte intermunicipal de passageiros no Estado do Pará compreende:

- Rodoviário Convencional: Resolução ARCON nº 001/2000;  
OBS: O Rodoviário convencional subdivide-se em:  
(a) Longo percurso: superiores a 250 km;  
(b) Médio percurso: até 250 km.
- Rodoviário Alternativo: Resolução ARCON nº 005/1999;
- Rodoviário Complementar: Resolução ARCON nº 015/2010;
- Rodoviário de Afretamento: Resolução ARCON nº 002/2001;
- Hidroviário de Travessia: Resolução ARCON nº 009/2000.

ii) Alternativa para o Rodoviário (público):

- Estrutural:
  - (a) Linhas conectando 2 ou mais das 12 “Regiões de Integração”;
  - (b) Origem, destino e paradas intermediárias em terminais rodoviários e/ou pontos de embarque e desembarque autorizados;
  - (c) Terminais e pontos de parada poderão estar localizados em instalações de propriedade pública ou privada;
  - (d) Exclusivamente veículo com características rodoviárias, com poltronas individuais, reclináveis, estofadas e numeradas, e porta-volumes;
  - (e) As passagens poderão ser adquiridas com antecedência à realização das viagens, proporcionando reserva de lugares;
  - (f) Não permite o transporte de passageiros em pé.
- Alimentador:
  - (a) Linhas operando dentro de uma dada “Região de Integração”;
  - (b) Sempre possibilitando integração com linhas estruturais;
  - (c) Atendimento de demandas distribuídas ao longo dos respectivos trajetos;
  - (d) Atendimento entre municípios, sem limitação quanto ao número de paradas;
  - (e) Origem, paradas intermediárias e o destino das viagens também em pontos ou abrigos de passageiros, podendo utilizar-se dos locais de embarque/desembarque das linhas de ônibus municipais nas áreas urbanizadas dos municípios servidos;
  - (f) Extensão máxima de X km;

- (g) Cobrança e/ou validação de passagens também no interior dos ônibus, durante a realização das viagens;
- (h) Utilização de veículo com características urbanas, conforme regulamentação da ARTESP.

e) **Modelo de outorga:**

Duas alternativas a se considerar:

- i) Outorga individualizadas (como atualmente):
  - Serviços rodoviários (convencional + alternativo + complementar; ou estrutural + alimentador);
  - Serviços hidroviários (travessias; e linhas);
  - Terminais.
- ii) Outorga sistêmica (alternativa):
  - Estrutural: rodoviário + respectivos terminais e travessias, conjuntamente;
  - Demais: individualmente.
- iii) Permitida terceirização de serviços, mas não subconcessão.
- iv) Valoração de parcela não amortizada de ativos tangíveis, vinculados à outorga vigente, para fins de prévia compensação ao atual outorgado na transição dos modelos.
- v) Período de transição: 3 anos.

f) **Modelo tarifário:**

- i) Tarifas definidas como teto-tarifário (“*price-cap*”).
- ii) A concessionária poderá praticar tarifas promocionais; porém em nenhuma hipótese poderá fundamentar qualquer tipo de pleito compensatório quanto à recuperação de equilíbrio econômico-financeiro.
- iii) Cada veículo, de todas os serviços, disponibilizará Y % de assentos para transporte de “*gratuidades*”;
- i) Fixação de tarifas:
  - Na hipótese de a licitação não ser por menor tarifa ofertada: fixadas mediante sistemática que assegure:
    - (a) Garantia de adequados padrões de qualidade dos serviços ;
    - (b) Justa remuneração do capital empregado na prestação dos serviços e o
    - (c) Equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;
    - (d) Modicidade das tarifas em respeito ao poder aquisitivo dos usuários;
    - (e) Diferenciação nas características da infraestrutura rodoviária.
  - Na hipótese da licitação ter como critério de julgamento “*menor tarifa ofertada*”: adotado como teto-tarifário, sujeito apenas a reajuste e revisão com base na estrutura e composição tarifária da proposta.
- ii) Na hipótese de outorga individualizada a tarifa cobrada do usuário resulta da somatória de duas parcelas:
  - Tarifa básica: que remunera os custos próprios da concessionária;

- Tarifa complementar: que remunera os eventuais custos de travessias e pedágios.
- iii) Será observada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587, de 03/JAN/2012); em particular:

*Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:*

*.....*  
*III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano:*

*Art. 16. São atribuições da União:*

*.....*  
*IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas:*

*.....*  
*§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.*

- iv) Reajuste: prazo não inferior a 12 meses;
- v) Revisão:
- Por provocação do outorgado ou do Poder Concedente ou Regulador, devidamente fundamentada;
  - Demonstradas as causas motivadoras;
  - A maior ou a menor.
- vi) Garantia de cumprimento da Resolução ANTT nº 4.770/2015 no que diz respeito à cobrança de tarifas por linhas interestaduais ou internacionais. Ou seja. Por seções, independentemente do local de desembarque do passageiro. Dito de outra forma: a tarifa para o passageiro será “cheia” (tarifa interestadual), mesmo que “desça antes”.
- vii) Subdivisão da tarifa da linha em “seções tarifárias”; que não poderá ter início e fim no mesmo município;

**b) Fiscalização e Regulação:**

- i) A fiscalização e regulação dos serviços outorgados visa à garantia da qualidade dos serviços e ao cumprimento das condições contratuais.
- ii) São atribuições da ARCON.
- iii) A fiscalização e regulação terão, prioritariamente, caráter preventivo; e, subsidiariamente, corretivo e punitivo.
- iv) Nas interfaces com os serviços internacionais, interestaduais e municipais serão buscada articulação com os respectivos órgãos de fiscalização e regulação, de forma a se lograr os objetivos estabelecidos.