



NOTA TÉCNICA Nº 002/DEF/2009

REAJUSTE TARIFÁRIO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

Recife, junho de 2009.

SUMÁRIO

- 1. OBJETIVOS**
- 2. INTRODUÇÃO**
- 3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL**
- 4. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**
- 5. DA SOLICITAÇÃO**
- 6. DA ANÁLISE DA ARPE**
- 7. ATOS HOMOLOGATÓRIOS**

1. OBJETIVOS

Esta Nota Técnica tem por objetivo analisar a solicitação feita pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem do Estado de Pernambuco – DER-PE, através do **Ofício nº 390/2009 – PR**, que traz em anexo o **Parecer Técnico PRCT nº 23/2009, de 02 de abril de 2009**, gerando o **Processo ARPE DP nº 032/09, de 06 de maio de 2009**, para reajuste tarifário do Serviço Público de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros.

Além disso, relatar a visão dos agentes envolvidos com o reajuste das tarifas dos Serviços Rodoviários de Transporte Intermunicipal de Passageiros, quais sejam o DER-PE e o Sindicato de Empresas de Transportes Rodoviários de passageiros do Estado de Pernambuco - SERPE, e, atendendo a legislação pertinente, apresentar informações técnicas e referências econômico-financeiras tarifárias, explicitando assim, os fundamentos para a decisão formal por parte da Agência de Regulação de Pernambuco - ARPE.

2. INTRODUÇÃO

A ARPE tem suas atribuições, responsabilidades, competências e objetivos dispostos na Lei Estadual nº 12.524, de 30 de dezembro de 2003, e alterações. Por ser uma agência multissetorial, as atividades regulatórias da ARPE são exercidas nas diversas áreas que compõem os serviços públicos delegados pelo Estado, abrangendo os de transporte de passageiros.

O DER-PE, criado através do Decreto-Lei Estadual nº 1.463, de 17 de setembro de 1946 e modificações posteriores, integra a Administração Indireta do Poder Executivo, vinculado à Secretaria de Transportes do Estado, por força do contido na Lei nº 13.205, de 19 de janeiro de 2007. Entre as suas principais atividades está a permissão ou concessão, o disciplinamento, o controle e a fiscalização dos transportes coletivos intermunicipais de passageiros, com exclusão da Região Metropolitana do Recife.

O Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado de Pernambuco - SITP/PE foi reestruturado pela Lei nº 13.254, de 21 de junho de 2007, que também autoriza a criação da Empresa Pernambucana de Transporte Intermunicipal - EPTI, que atuará como órgão gestor do referido Sistema.

O último reajuste das tarifas dos transportes intermunicipais de passageiros, analisado e homologado pela ARPE, aconteceu em março de 2008, ocasião em que foi autorizado o percentual de 8,60% (oito inteiros e sessenta centésimos por cento), com vigência a partir de 19 de março de 2008.

3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

- **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.

“Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

(...)

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato.”

- **Decreto Estadual nº 22.616, de 05 de setembro de 2000**, que modifica e aprova o Regulamento dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte de Passageiros do Estado de Pernambuco.
- **Lei Estadual nº 12.524, de 30 de dezembro de 2003**, que altera e consolida as disposições da Lei nº 12.126, de 12 de dezembro de 2001, que criou a Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco – ARPE.

“Art. 3º Compete à ARPE a regulação de todos os serviços públicos delegados pelo Estado de Pernambuco, ou por ele diretamente prestados, embora sujeitos à delegação, quer de sua competência ou a ele delegados por outros entes federados, em decorrência de norma legal ou regulamentar, disposição convenial ou contratual.”

§1º A atividade reguladora da ARPE deverá ser exercida, em especial, nas seguintes áreas:

(...)

V – transportes.

Art. 4º Compete ainda à ARPE:

I - fixar, reajustar, revisar, homologar ou encaminhar ao ente delegado, tarifas, seus valores e estruturas”

- **Lei Estadual nº 12.813, de 19 de maio de 2005**, que estabelece normas e procedimentos para política tarifária dos serviços delegados pelo Estado de Pernambuco.
- **Lei Estadual nº 13.254, de 21 de junho de 2007**, que estrutura o Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado de Pernambuco e

autoriza a criação da Empresa Pernambucana de Transporte Intermunicipal - EPTI.

- **Lei Estadual nº 13.685, de 11 de dezembro de 2008**, que dispõe sobre a Taxa de Fiscalização e Utilização de Serviços Públicos – Taxa FUSP, relativa à fiscalização da prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros e à licença e vistoria dos veículos utilizados no serviço de transporte.
- **Decreto Estadual nº 33.501, de 05 de junho de 2009**, que regulamenta a Lei Estadual nº 13.685, de 11 de dezembro de 2008, que institui a Taxa de Fiscalização e Utilização de Serviços Públicos – Taxa FUSP, relativa à fiscalização da prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros e à licença e vistoria dos veículos utilizados no serviço de transporte.

4. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

É importante registrar algumas especificidades do Sistema de Transportes Rodoviário Intermunicipal de Passageiros que são relevantes para a compreensão do processo de reajuste tarifário em questão.

Em primeiro lugar, na composição tarifária devem ser levados em consideração diversos parâmetros de custo obtidos por pesquisa de campo ou mediante construção de banco dos dados históricos dos serviços, tais como: percurso médio anual, número de viagens realizadas total e por empresa, média de passageiros transportados, entre outros.

O já referido Parecer Técnico PRCT nº 23/2009, elaborado pela Coordenadoria de Transportes e Trânsito do DER-PE, registra que:

“(O DER-PE) não dispõe de dados confiáveis relacionados aos custos envolvidos na operação do sistema, nem tampouco, dos valores auferidos pelas empresas na efetiva prestação dos serviços de transporte intermunicipal, a saber:

- 1. Inexistência no âmbito do DER-PE de qualquer instrução normativa, resolução ou portaria que obrigue as empresas a adotar um plano de contas padrão que permita a aferição da real despesa dos operadores;*
- 2. Não é exigida a apresentação da nota fiscal de compra do veículo, na ocasião de seu cadastramento. Para a avaliação dos custos utilizam-se valores de tabela de fornecedores, sem considerar os ganhos que a compra em escala propicia à maioria dos operadores;*

3. (...)

4. A ausência de dados de produção do serviço não permite aferir o percurso médio anual, o número de viagens realizadas, o número de passageiros transportados e, em consequência, a receita deles proveniente. (sem grifos e itálico no original).

Demonstrando, portanto, que existe uma carência de controle sistemático, por parte daquele órgão, que imprima o rigor indispensável na coleta e apuração dos custos, e, conseqüentemente, da receita auferida pelos operadores.

Em segundo lugar, registra que a tarifa autorizada pelo DER-PE, na prática, constitui-se no preço máximo que as operadoras poderão cobrar, por uma determinada linha ou seccionamentos autorizados, atendendo ao Regulamento dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte de Passageiros, que permite às operadoras a oferta de tarifas promocionais.

Por outro lado, tem-se conhecimento de que esse mercado é altamente desequilibrado pela existência de transportes ditos “clandestinos”. Para combater a sua proliferação e ampliar a sua base de atendimento, diversas operadoras optam por reduzir suas tarifas, dependendo da linha, por longos períodos.

Ressalte-se, ainda, que a metodologia remotamente existente e adotada pelo DER-PE para o tratamento das tarifas do Sistema de Transportes Rodoviários Intermunicipal de Passageiros se baseia nos conceitos da publicação “**Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos – Instruções Práticas Atualizadas**”, editada em 1993, pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, com algumas adaptações.

Os parâmetros utilizados pelo DER-PE (coeficientes, índices e fatores) se aproximam dos definidos pelo GEIPOT, porém, segundo o próprio DER-PE, tais aproximações devem ser vistas com cautela, pois os itens veículos e pessoal, que influenciam sobremaneira os custos dos serviços rodoviários, não possuem as mesmas características dos transportes urbanos.

Destaque-se, ainda, que as tarifas utilizadas no SITP/PE estão associadas específicos coeficientes tarifários, calculados com base no serviço padrão, o qual está identificado como K1, que, por sua vez, corresponde aos serviços regulares, de características rodoviárias, realizados em estradas pavimentadas.

Os demais coeficientes tarifários (K2 a K9) estão parametricamente vinculados ao coeficiente K1, baseados em particulares características relacionadas aos tipos dos veículos disponibilizados para os serviços, às estradas utilizadas e às frequências, regulares ou não, das linhas permitidas.

O Quadro 1, a seguir, exhibe, em forma tabular, a identificação, as principais características e os parâmetros de cálculo dos coeficientes adotados pelo DER-PE, conforme o Regulamento dos Serviços Rodoviários de Passageiros, aprovado pelo Decreto nº 22.616/2000.

Quadro 1 – Coeficientes Tarifários utilizados no SITP/PE

| IDENTIFICAÇÃO | CARACTERÍSTICA | | | PARÂMETRO DE CÁLCULO |
|---|--|-----------------|--|----------------------|
| | DO VEÍCULO | DA RODOVIA | DA LINHA | |
| K1 RODOVIÁRIO | RODOVIÁRIO PADRÃO: CORREDOR CENTRAL / 1 PORTA + PORTA DE EMERGÊNCIA / LOTA- ÇÃO MÍNIMA 36 PASSA- GEIROS | PAVIMENTADA | HORÁRIOS PRÉ- DEFINIDOS / SEC- CIONAMENTOS DE- TERMINADOS | - |
| K2 RODOVIÁRIO + TERRA | RODOVIÁRIO PADRÃO | NÃO PAVIMENTADA | HORÁRIOS PRÉ- DEFINIDOS / SEC- CIONAMENTOS DE- TERMINADOS | K1 + 20% |
| K3 VEÍCULO COM SANITÁRIO | RODOVIÁRIO PADRÃO COM SANITÁRIO | PAVIMENTADA | HORÁRIOS PRÉ- DEFINIDOS / SEC- CIONAMENTOS DE- TERMINADOS | K1 + 6% |
| K4 VEÍCULO COM SANITÁRIO + TERRA | RODOVIÁRIO PADRÃO COM SANITÁRIO | NÃO PAVIMENTADA | HORÁRIOS PRÉ- DEFINIDOS / SEC- CIONAMENTOS DE- TERMINADOS | K1 + 27,2% |
| K5 EXECUTIVO | POLTRONA RECLINÁVEL / SANITÁRIO / AR CONDI- CIONADO / SERVIÇO DE BORDO | PAVIMENTADA | HORÁRIOS PRÉ- DEFINIDOS / SEC- CIONAMENTOS RE- DUZIDOS | K1 + 25% |
| K6 LEITO | POLTRONA TOTAL- MENTE RECLINÁVEL / SANITÁRIO / AR CONDI- CIONADO / SERVIÇO DE BORDO / MÁXIMO 30 PASSAGEIROS SENTA- DOS | PAVIMENTADA | HORÁRIOS PRÉ- DEFINIDOS / SEM SECCIONAMENTO | K1 + 110% |
| K7 CAMA BUS | POLTRONAS - CAMA / 2 CORREDORES / SANITÁ- RIO / AR CONDICIONADO / SERVIÇO DE BORDO / MÁXIMO 18 PASSAGEI- ROS | PAVIMENTADA | HORÁRIO PRÉ- DEFINIDO / SEM SECCIONAMENTO | K1 + 194% |

| IDENTIFICAÇÃO | CARACTERÍSTICA | | | PARÂMETRO DE CÁLCULO |
|------------------------------|--|-----------------|--|----------------------|
| | DO VEÍCULO | DA RODOVIA | DA LINHA | |
| K8 URBANO | CORREDOR CENTRAL / 2 PORTAS + PORTA DE EMERGÊNCIA / LOTAÇÃO MÍNIMA 25 PASSAGEIROS SENTADOS OU 1 PORTA + PORTA DE EMERGÊNCIA E ENTRE-EIXO INFERIOR A 5 M / LOTAÇÃO MÍNIMA 21 PASSAGEIROS SENTADOS | PAVIMENTADA | FREQÜÊNCIA CONTÍNUA, INTERMITENTE OU MISTA | K1 - 16% |
| K9 URBANO + TERRA | CORREDOR CENTRAL / 2 PORTAS + PORTA DE EMERGÊNCIA / LOTAÇÃO MÍNIMA 25 PASSAGEIROS SENTADOS OU 1 PORTA + PORTA DE EMERGÊNCIA E ENTRE-EIXO INFERIOR A 5 M / LOTAÇÃO MÍNIMA 21 PASSAGEIROS SENTADOS | NÃO PAVIMENTADA | FREQÜÊNCIA CONTÍNUA, INTERMITENTE OU MISTA | K1 + 0,8% |

Por fim, a Empresa Pernambucana de Transporte Intermunicipal - EPTI, encontra-se, ainda, sem uma definitiva previsão para a sua instalação e esse contexto de transição desfavorece iniciativas de implantação de quaisquer mudanças significativas na sistemática de trabalho, bem como na metodologia tarifária ora adotada.

5. DA SOLICITAÇÃO

Atendendo ao ainda vigente Regulamento do Sistema de Transportes Intermunicipal de Passageiros, aprovado pelo Decreto Estadual nº 22.616/2000, no dia 06 de fevereiro de 2009, o Sindicato de Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros do Estado de Pernambuco - SERPE encaminhou ofício ao DER-PE (protocolado sob o número 2009/1206), propondo um reajuste de **11,83% (onze inteiros e oitenta e três centésimos por cento)**.

O DER-PE, por sua vez, realizou análises cujos resultados estão contidos no já mencionado Parecer Técnico (PRCT nº 23/2009), onde são apontadas, em resumo, as seguintes controvérsias sobre os dados apresentados pelo SERPE:

- a) Identifica um “erro” no índice solicitado pelo SERPE, e informa que o cálculo correto do índice seria 11,77% (onze inteiros e setenta e sete centésimos por cento);
- b) Discorda da solicitação do SERPE sobre a incorporação na planilha tarifária em vigor, das verbas de fardamento e vale alimentação na planilha de custos;
- c) Desaprova a utilização da variação de preços dos itens Veículo Padrão e Pneus obtido em levantamento realizado pelo SERPE, adotado pelo Grande Recife Consórcio de Transportes, pois tal estudo não foi apresentado ao DER-PE.

O Parecer argumenta, ainda, que a Taxa de Fiscalização do Serviço Público de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros – TFUSP–F, estabelecida pela Lei Estadual nº 13.685/2008, devida por todos os operadores do Sistema de Transporte Coletivo, deve ter seu impacto incluído na tarifa final a ser paga pelo usuário, e que motivado por essa inclusão, o índice final solicitado pelo SERPE passaria a ser de 15,96% (quinze inteiros e noventa e seis centésimos por cento).

Diante das dificuldades apresentadas para a obtenção de dados precisos e confiáveis para o cálculo tarifário, o referido Estudo da Coordenadoria de Transportes e Trânsito do DER-PE, opina pela aplicação do IPCA/IBGE para reajustar o coeficiente tarifário (K1), acompanhando o procedimento adotado para o STIP no ano de 2008, e a política tarifária adotada para a RMR em 2008 e 2009. Considera, ainda, que **“além de se adotar um parâmetro único para o Estado, tratar-se-ia tão somente de ‘reajuste’, deixando-se o realinhamento das tarifas, calculado em função da produção do serviço, para um momento futuro, em que se possa dispor de dados confiáveis para a sua avaliação”**.

Por fim, o Estudo se posiciona favorável à incorporação automática da TFUSP-F à tarifa, ou seja, repassando-a para pagamento pelos usuários, embora reconheça que há necessidade de que seja definido um novo modelo tarifário que possibilite reavaliar o impacto da TFUSP-F para cada tipo de serviço, a partir da taxa de ocupação efetivamente constatada.

Dessa forma, o reajuste tarifário solicitado pelo DER-PE seria obtido pela aplicação da variação do IPCA/IBGE de 5,93% para o período de 19/03/2008 a 31/03/2009, que depois de acrescido da cobrança da TFUSP-F, teria um impacto sobre a tarifa, calculado pela média aritmética, da ordem de **9,17%, variando de 7,35% a 10,11%, conforme o tipo de serviço considerado**.

6. DA ANÁLISE DA ARPE

A ARPE analisou a decisão do DER-PE e, como passo inicial, levantou os principais índices oficiais indexadores da variação de preços da economia, observando seus fundamentos e referências e comparando suas evoluções.

Com base nestas observações e em adequados cálculos de acumulação de valores para meses completos e/ou frações pró-ratas, a ARPE, verificando sua consistência, recalculou o valor identificado do IPCA, acumulado para o novo período considerado, qual seja 19/03/2008 a 14/06/2009. O cálculo final do índice, com a conseqüente atualização do percentual de reajuste, passou de 5,93% (cinco inteiros e noventa e três centésimos por cento) para **6,9571% (seis inteiros e nove mil quinhentos e setenta e um décimos de milésimos por cento)**.

No que se refere à argumentação do DER-PE da necessidade de incorporação da TFUSP-F à tarifa, deve-se considerar o seguinte:

- a) a Lei Estadual nº 13.685/2008, define como fato gerador o exercício, pelo Estado de Pernambuco, por intermédio da EPTI, da atividade de fiscalização do serviço público de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros prestado sob o regime de concessão, permissão ou autorização (artigos 3º e 4º);
- b) **a referida Lei define, ainda, como contribuintes da Taxa FUSP-F a pessoa jurídica que explore, ou que venha a explorar**, por meio de concessão, permissão ou autorização o serviço público de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros em quaisquer das suas modalidades (artigo 5º);
- c) a Taxa FUSP-F terá valor variável e será calculada mensalmente pela EPTI em função da extensão da linha concedida, permitida ou autorizada e do número de viagens realizadas (art. 6º), de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{TFUSP-F} = (\text{E}_{\text{linha}} \times \text{NV}_{\text{linha}}) \times \text{VKm}$$

Onde:

E_{linha} = Extensão da linha

NV_{linha} = Número de viagens realizadas

VKm = Valor monetário por quilômetro rodado = R\$ 0,12 (doze centavos de reais).

- d) A referida Lei revoga os artigos 12, 14, 15, 16 e 17 da Lei Estadual 7.550, de 20 de dezembro de 1977, que se referiam à Taxa de Fiscalização e Utilização de Transporte Intermunicipal de Passageiros nos termos abaixo transcritos:

“Art.12 – A Taxa de Fiscalização e Utilização de Transporte Intermunicipal de Passageiros tem como fato gerador:

I- A fiscalização pelo Estado de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, em veículos postos em tráfego por empresas de transporte, para a qual se exija o pagamento de passagens; e

II- a utilização efetiva deste serviço pelo usuário.

PARÁGRAFO ÚNICO -É irrelevante, para efeito de cálculo do percentual da taxa, o fato de ser ou não pavimentado o percurso da linha.

Art. 14- São contribuintes da taxa os usuários do transporte intermunicipal de passageiros, ficando as empresas de transportes responsáveis pelo recolhimento da taxa.

Art. 15- Dos bilhetes de passagem emitidos de acordo com o regulamento desta lei, constará, destacadamente, a importância correspondente à taxa de Fiscalização e Utilização de Transporte Intermunicipal de Passageiros.

Art. 16- A taxa arrecadada pelas empresas transportadoras, no curso de um mês, será recolhida a tesouraria do Departamento de Terminais Rodoviários de Pernambuco (DETERPE), até o 20º dia útil do mês subsequente.

Art. 17- A taxa não incide sobre o transporte urbano de passageiros.” (grifos nossos).

Observa-se, pelo exposto, que uma das alterações introduzidas pela nova lei refere-se ao contribuinte da taxa FUSP-F, que deixa de ser os usuários do transporte para ser as empresas operadoras do SITP/PE.

A sistemática até então vigente (Lei Estadual 7.550/1977) obrigava a empresa a destacar no bilhete de passagem o valor da taxa de fiscalização respectiva, permitindo ao órgão fiscalizador a efetiva apuração do valor devido ao Estado.

A proposta do DER-PE, para o reajuste tarifário de 2009, consiste em dividir o VKm (R\$ 0,12/Km) por 24 passageiros e adicionar o resultado (R\$ 0,005/Km) a cada coeficiente tarifário adotado no Sistema.

Porém, nem a Lei Estadual nº 13.685/2008, nem o seu Decreto de regulamentação, estabelece ou especifica que a TFUSP-F deve ser paga pelos usuários, nem cita, na sua fórmula de cálculo qualquer referência ao número de usuários a ser adotado.

Da análise empírica realizada pela ARPE verificou-se que o valor de R\$ 0,12 (doze centavos de reais) por quilômetro, estipulado para a TFUSP-F sinaliza uma taxa de 4% da receita bruta estimada para o sistema. Entretanto, a aplicação do procedimento proposto pelo DER-PE sobre o coeficiente K1 (serviço rodoviário convencional, que serve de base para o cálculo dos demais coeficientes) resultaria num impacto de 4,18%, que é bastante significativo quando comparado ao IPCA acumulado no período do reajuste em análise (6,9571%).

O procedimento proposto pelo DER-PE para o reajuste das tarifas do Sistema, não atende, portanto, ao universo metodológico utilizado para reajustes e revisões de tarifas dos diversos setores regulados da economia.

Em função do exposto, sobretudo pelo que está legalmente amparado nesta nova Lei Estadual nº 13.685/2008 e em seu Decreto de Regulamentação, o reajuste em análise somente poderá contemplar a aplicação do IPCA. Em tese, pelos conceitos e determinações contidas nesta referida Lei e em seu Decreto de Regulamentação, as empresas operadoras deverão, conseqüentemente, recolher a TFUSP-F para o DER-PE, pois conforme está constatado não há previsão legal de repasse da cobrança desta taxa aos usuários do serviço.

Entretanto, a prestação de um serviço público regulado, cuja receita seja proveniente da cobrança de tarifas, deve ocorrer, impreterivelmente, num regime de equilíbrio econômico-financeiro. A introdução de novos custos, sem a necessária contrapartida na receita, altera esse equilíbrio, o que pressupõe a aplicação de mecanismo específico para a sua recomposição, ou seja, uma Revisão Tarifária. É conveniente inclusive lembrar que em caso de significativos desequilíbrios poderá ser solicitada uma Revisão Tarifária Extraordinária.

Por este motivo, no caso das empresas operadoras constatarem desequilíbrio econômico-financeiro, poderão apresentar uma solicitação de “Revisão Tarifária” consubstanciada em dados e informações suficientes para a realização de tal procedimento.

Em síntese é o que, salvo melhor juízo, parece ocorrer com as disposições contidas, conjuntamente, na nova Lei Estadual nº 13.685/2008, seu Decreto de Regulamentação e no Parecer Técnico PRCT nº 23/2009, ou seja:

- A cobrança da Taxa FUSP-F está legalmente amparada pela referida Lei, que define ainda como seus contribuintes “a pessoa jurídica que explore, ou que venha a explorar, por meio de concessão, permissão ou autorização o serviço público de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros em quaisquer das suas modalidades (artigo 5º)”;

- Não há na mencionada Lei, nenhum mecanismo que atribua aos usuários do serviço o seu pagamento por meio da tarifa.
- Além disto e mesmo na hipótese de ser possível desconsiderar este fato, caso fosse aplicado o mecanismo de transferir para as tarifas a contrapartida econômica para dar cobertura a existência da referida taxa, conforme proposição do DER-PE, as diferenças entre os valores cobrados aos usuários e os efetivamente recolhidos pelas operadoras, a maior ou a menor, certamente representariam uma violação desta nova Lei.
- A proposta do DER-PE, apesar de conceitualmente buscar assegurar o necessário equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço, não encontra respaldo na referida Lei.

Assim sendo, foram determinados para os distintos serviços, os seguintes coeficientes tarifários:

a) Serviços regulares de características rodoviárias:

K1 = R\$ 0,127797 / passageiro x quilometro, para estradas pavimentadas;

K2 = R\$ 0,153356 / passageiro x quilometro, para estradas não pavimentadas.

O menor preço da passagem referente a estes serviços fica fixado em R\$ 1,85 (um real e oitenta e cinco centavos).

b) Serviços regulares de características rodoviárias dotados de sanitários:

K3 = R\$ 0,135464 / passageiro x quilometro, para estradas pavimentadas;

K4 = R\$ 0,162558 / passageiro x quilometro, para estradas não pavimentadas;

c) Serviços complementares de características rodoviárias;

K5 = R\$ 0,159746 / passageiro x quilometro, para o serviço executivo;

K6 = R\$ 0,268373 / passageiro x quilometro, para o serviço tipo “leito”;

K7 = R\$ 0,375722 / passageiro x quilometro, para o serviço tipo “leito-cama”.

d) Serviços regulares de características urbanas;

K8 = R\$ 0,107349 / passageiro x quilometro, para estradas pavimentadas;

K9 = R\$ 0,128819 / passageiro x quilometro, para estradas não pavimentadas.

O menor preço da passagem referente a estes serviços fica fixado em R\$ 1,10 (um real e dez centavos).

7. ATOS HOMOLOGATÓRIOS

É fundamental observar que a formalização das decisões, fruto das análises realizadas pela ARPE que, de forma objetiva, constituem os coeficientes dispostos nos subitens de “a” até “d” do item 6 desta Nota Técnica, estão homologados e serão devidamente publicados em resolução específica, **devendo entrar em vigor a partir de 15 de junho de 2009.**

Recife, 11 de junho de 2009.

Frederico Arthur Maranhão T. de Lima
Diretor de Regulação Econômico-Financeira

Maria das Graças Reis R. da Silva
Coordenadora de Tarifas e Estudos
Econômicos Financeiros

Domingos Gonçalves Moreira
Coordenador de Análises Contábeis

Maria Ângela Albuquerque de Freitas
Técnica Reguladora
Matrícula 127-9

Andréa Campos Barbosa
Técnica Reguladora
Matrícula 161-9