

Relatório Circunstanciado da Audiência Pública nº 1/2022:

Discutir a pertinência e adequação da proposta de Resolução que disporá sobre a metodologia de atualização das tarifas de transporte coletivo rodoviário de passageiros do Estado do Paraná

Sumário

1. Introdução.....	2
2. Contribuições recebidas	2
3. Conclusão.....	20

Curitiba, 5 de dezembro de 2022.

1. Introdução

O presente relatório circunstanciado trata das contribuições, considerações, subsídios e questionamentos recebidos que atenderam às condições e requisitos elencados no site da AGEPAR, disponível no link: <https://www.agepar.pr.gov.br/Pagina/Audiencias-Publicas>. A sua elaboração e disponibilização busca atender a Lei Complementar nº 222/2020, conforme disposto em seu art. 45, §4º: “*As críticas e as sugestões encaminhadas pelos interessados deverão ser disponibilizadas na sede da agência e no respectivo sítio na internet em até dez dias úteis após o término do prazo da consulta pública*”.

Ressalta-se que todas as contribuições recebidas estão transcritas *Ipsis Litteris* para maior transparência e os dados referentes aos documentos pessoais e contatos foram ocultados.

2. Contribuições recebidas

No dia 30 de novembro de 2022 foi realizada a Audiência Pública 01/2022 e recebidas 3 (três) contribuições escritas e 6 (seis) contribuições orais, as quais são apresentadas a seguir na ordem cronológica em que foram submetidas à Agepar.

CONTRIBUIÇÕES ESCRITAS

Contribuição nº: 1

CPF/CNPJ: [REDACTED]
Nome/Razão Social: Derocy Giacomo Cirillo da Silva
E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

- a) Considerando que o Regulamento do Imposto de Renda de 1999 da Receita Federal do Brasil, art. 303, fixa prazos mínimos/percentuais para a depreciação de máquinas, equipamentos, veículos etc., sugiro que se especifique para cada um dos itens que integram o objeto da Consulta Pública em qual rubrica eles se enquadram, fazendo expressa referência ao tal artigo do Regulamento.
- b) Considerando a metodologia proposta pelo DER (p, 18 da Consulta Pública) explicar o uso de cada um dos índices e quem os calcula como IGMIR, INCC, IPA e a escolha das datas de cada um deles.
- c) Considerando que o Wipa de 28,3% e 27,2%, remuneração do capital investido e depreciação contempla os demais gastos não se limitando a lubrificantes, produtos, carrocerias e veículos, esclarecer se a remuneração do investimento está ali compreendida. Em caso positivo, qual participação dela nos tais percentuais. Em caso negativo, definir tal percentual de forma a que, tanto os usuários quanto os prestadores do serviço tenham previsibilidade, seja quanto à tarifa a ser cobrada seja quanto à determinação do quantum ela variará no prazo da licitação.

Contribuição nº: 2

CPF/CNPJ: [REDACTED]
Nome/Razão Social: FEPESE - FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS SOCIOECONÔMICAS
E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Desde dezembro de 2021, encontra-se em desenvolvimento o Plano de Mobilidade Intermunicipal do Sistema de Transportes Rodoviários de Passageiros do Estado do Paraná, estudo contratado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR), sendo desenvolvido pela Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas (FEPESE).

Na ocasião da consulta pública nº 001/2022, no mês de maio, as equipes técnicas do ór

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

gão gestor e da consultoria se posicionaram no sentido de dar contribuições a metodologia proposta pela agência. As contribuições recebidas foram acatadas parcialmente, tendo como resultado a alteração da metodologia transitória para reajuste tarifário, com ajustes nos pesos da fórmula paramétrica e resolução, vide relatório de análise datado de 27 de setembro.

Como ressaltado na Nota Técnica 12/2022 da agência, os novos pesos foram calculados a partir das planilhas de cálculo apresentadas pelo DER/PR, o que representa uma melhor aproximação do custo específico do sistema de transporte intermunicipal do Paraná quando comparado com o proposto anteriormente.

Ainda assim, faz-se essencial registrar que um dos produtos do Plano de Mobilidade Intermunicipal consiste justamente na atualização do cálculo tarifário, o qual encontra-se em fase final de ajustes pelo DER/PR e FEPESE. Esse produto engloba um detalhado estudo de custos, que avalia os critérios e coeficientes atualmente adotados na planilha de cálculo dos custos, e tece recomendações, tanto para o sistema futuro (a ser licitado), quanto para o período de transição, que antecede à licitação dos serviços.

Por conseguinte, questiona-se o porque de se estabelecer uma resolução para a atualização das tarifas do sistema de transporte coletivo rodoviário em descon sideração ao estudo que está sendo realizado.

A combinação de esforços entre os diferentes órgãos da administração pública tende a resultar em melhores resultados para os usuários do sistema de transporte coletivo rodoviário do Estado do Paraná.

Contribuição nº: 3

CPF/CNPJ: ██████████

Nome/Razão Social: FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DO PARANÁ E SANTA CATARINA - FEPASC

E-mail: ██████████

Imo. Sr. REINHOLD STEPHANES,
DD. Diretor-Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná - AGEPAR.

Ref. Audiência Pública 01/2022

Contribuições para minuta de ato normativo dispondo sobre “Metodologia Transitória para o Cálculo da Atualização das tarifas do transporte coletivo rodoviário intermunicipal e metropolitano de passageiros no Estado do Paraná”

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

S DO PARANÁ E SANTA CATARINA - FEPASC, integrante do sistema confederativo de organização sindical, inscrita no CNPJ sob o nº 82.703.042/0001-53, com sede em Curitiba (PR), na Av. Cândido de Abreu, nº 776, sala 1.207, Centro Cívico, CEP 80.530-000, telefone (41) 3244-6844 e e-mail secretaria@fepasc.org.br, por seu representante legal, comparece respeitosamente perante Vossa Senhoria, diante do lançamento da audiência pública em epígrafe, na qualidade de entidade representativa do setor de transporte e rodoviário passageiros no Estado do Paraná, que inclusive participou da consulta pública que antecede a presente, para apresentar a seguir suas contribuições escritas para a audiência pública mencionada em epígrafe.

A. O objeto da Audiência Pública 001/2022 lançada por essa AGEPAR

1. Após ter lançado a Consulta Pública 001/2022, essa Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná – AGEPAR, lançou a presente Audiência Pública 001/2022, tendo a mesma questão como objeto:

A Audiência Pública de que trata este Regulamento será realizada tendo como finalidade e dar ciência e ao mesmo tempo oportunizar aos usuários, titulares, prestadores de serviço e demais interessados, a discussão e a crítica sobre a “metodologia transitória para o cálculo do reajuste tarifário do serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros e das linhas metropolitanas do interior do Estado do Paraná sob a competência Regulatória da AGEPAR.

2. A Coordenadoria de Transporte – CTR, vinculada à Diretoria de Regulação Econômica dessa AGEPAR, elaborou a Nota Técnica 12/2022, que atualizou a Nota Técnica 4/2021 (que havia instruído a Consulta Pública que antecedeu a presente Audiência Pública). Em resumo, reiterou-se a análise de seis possibilidades de metodologias a serem consideradas para fins de reajustamento das tarifas do transporte público, atribuindo-se pontuação a cada uma delas.

3. A proposta que obteve a maior pontuação foi a de nº 2 (“Cesta de Índices com Dados Públicos de Acesso Gratuito Integral”), tal como já apontava a Nota Técnica anterior que instruiu a Consulta Pública realizada.

B. As contribuições apresentadas pela FEPASC à Consulta Pública

4. Na qualidade de entidade de classe representativa do setor de transporte rodoviário de passageiros no Estado do Paraná, a FEPASC tomou conhecimento da Consulta Pública que antecedeu o lançamento da presente Audiência Pública e apresentou manifestação e questionamentos detalhados.

5. As contribuições e questionamentos foram analisados pela Coordenadoria de Transportes – CTR da Diretoria de Regulação Econômica – DRE por meio do Relatório de Análise das Contribuições, aprovado em reunião pelo Conselho Diretor dessa AGEPAR em 27.9.2022.

6. Apenas um dos diversos questionamentos e contribuições acabou sendo acolhido, mesmo que sem fundamentação específica e demonstração posterior do tratamento dado à matéria.

C. Contribuições e questões cuja análise e resposta é essencial

7. Com respeito, essas questões já apresentadas e ainda outras que serão a seguir det

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

alçadas são de essencial importância e consideração na metodologia que ora se coloca em consulta pública, para o fim de que as regras aplicáveis ao setor sejam efetivamente respeitadas e o serviço essencial em questão continue sendo prestado com qualidade e segurança para a população.

8. Como entidade representativa, a FEPASC reuniu e apresenta a seguir as principais preocupações, considerações e questionamentos do setor de transporte de passageiros no Paraná quanto a metodologia apresentada para consulta pública por essa AGEPAR.

9. Ressalta-se, no entanto, que no âmbito da fase oral da presente audiência pública, tais questões serão tratadas tanto por representante da FEPASC quanto de outras entidades e demais interessados, que realizarão o correspondente cadastro na forma e no tempo indicados no Edital de abertura.

10. Importante ressaltar que muitos dos questionamentos e contribuições a seguir apresentados estão relacionados com solicitações de esclarecimentos a respeito de questões fundamentais, que merecem ser supridos previamente a apresentação de uma manifestação conclusiva acerca do tema.

11. Apesar disso, e em atenção a essa Agência Reguladora, a FEPASC apresenta desde logo as contribuições e questionamentos, ressalvando a eventual necessidade de prestação de esclarecimentos adicionais.

C.1. O regime de definição tarifária anual previsto no Decreto Estadual 1.821/2000

12. Como questão fundamental e preliminar, é necessário que seja esclarecido em que medida foi levada em conta e como a proposta de metodologia de reajuste ora apresentada será compatibilizada com a metodologia de fixação tarifária anual atual, instituída pelo Decreto 1.821/2000, que está em pleno vigor.

13. Pelos documentos disponibilizados no bojo da presente audiência pública, não se analisou e nem se levou em conta que a tarifa é anualmente calculada pelo DER/PR com base na metodologia prevista no referido Decreto, tendo em vista todo o controle, fiscalização e experiência que o referido departamento possui relativamente ao sistema, inclusive no que se refere aos regulares e rotineiros levantamentos de preços dos componentes que compõem os custos do setor e bancos de dados com séries históricas de informações operacionais - e que são feitos há décadas.

14. A FEPASC chegou a questionar o ponto no âmbito da Consulta Pública, mas essa Agência apresentou resposta genérica e evasiva, que na verdade nada responde e sequer está vinculada ao questionamento formulado (data venia).

15. Apontou-se, de um lado, que não haveria nada que obrigasse seguir as disposições do Decreto 1.821/2000 (em especial o previsto nos arts. 24 e 25), apesar da força normativa cogente da referida norma jurídica. Além disso, limitou-se a transcrever dispositivos do Regimento Interno da Agência que tratam de sua competência.

16. Portanto, especialmente considerando que os apontamentos e questionamentos realizados no âmbito da Consulta Pública não foram efetivamente respondidos, é essencial que essa AGEPAR na presente audiência pública esclareça em que medida e de qual forma a metodologia proposta se compatibiliza, considera e leva em conta a metodologia de cálculo tarifário anual prevista no Decreto Estadual 1.821/2000, que se encontra em pleno vigor.

17. Afinal, há contradição entre a previsão do Decreto 1.821/2000 (que disciplina o setor

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

e é de aplicação obrigatória) que impõe que a tarifa será calculada e fixada anualmente (art. 25) com base nos critérios elencados no art. 24, e a proposta de uma fórmula de reajuste também anual que desconsidera os elementos fixados pela legislação aplicável como de consideração obrigatória.

18. Não há como coexistirem duas metodologias de fixação do valor da tarifa com periodicidade anual (reajuste da AGEPAR e metodologia de cálculo tarifário completo), sem que haja qualquer conflito, ainda mais considerando que a prevista no Decreto 1.821/2000 possui força normativa impositiva e cogente.

19. Na Consulta Pública anterior a AGEPAR, quando questionada a respeito da necessária consideração dos fatores previstos no art. 24 do Decreto 1.821/2000 para o cálculo anual das tarifas, limitou-se a apontar que “pode-se afirmar que os fatores estabelecidos no art. 24 do Decreto 1.821/2000 estão incorporados no valor a ser reajustado”, mas não explicou como.

20. Diante disso, questiona-se:

(a) Como a metodologia colocada em audiência pública por essa AGEPAR se compatibiliza (a.1) com os critérios - de observância obrigatória - estabelecidos nos arts. 24 e 25 Decreto Estadual 1.821/2000 e (a.2) com a periodicidade anual do cálculo tarifário realizado pelo DER/PR prevista na referida norma?

(b) De que maneira os fatores estabelecidos no art. 24 do Decreto 1.821/2000 (“custos operacionais, de manutenção, administração, remuneração de capital, de depreciação, inclusive o equipamento de reserva se for exigido, o coeficiente de utilização, bem como outros componentes previstos em lei, decretos, normas ou especificações pertinentes à matéria”), que devem ser levados em conta anualmente para o cálculo das tarifas, são abrangidos e se refletem na metodologia e no cálculo ora colocados em audiência pública?

(c) Tais fatores continuarão sendo utilizados e analisados em paralelo pelo DER/PR para o caso de revisão tarifária, independentemente da aplicação do reajuste anual?

(d) Em específico, como o fator “coeficiente de utilização” (fator de ocupação) será considerado anualmente pela metodologia e cálculo ora colocados em audiência pública? O referido fator continuará sendo utilizado e analisado em paralelo pelo DER/PR para o caso de revisão tarifária, independentemente da aplicação do reajuste anual?

C.2. A necessária utilização da tarifa calculada pelo DER/PR para 2022 como tarifa base para aplicação do reajuste em 2023

21. Ao responder questionamento formulado na Consulta Pública que antecedeu a presente Audiência Pública, essa AGEPAR indicou que a tarifa a ser utilizada como base para o reajustamento “estava equilibrada no momento de elaboração do estudo”, pois o cálculo da tarifa básica inicial (TB0) realizado pelo DER teria levado em consideração a variação dos custos “com base em planilha tarifária de maio de 2021, apresentada no protocolo 17.400.181-2”.

22. Nessa mesma linha, o §2º do art. 2º da minuta de Resolução ora submetida à Audiência Pública também indica que “A data inicial de referência é o mês de maio de 2021”.

23. No entanto, (a) na medida em que o instituto do reajuste é um mecanismo que tem como finalidade manter o equilíbrio de determinada equação frente aos efeitos corrosivos da inflação, que por sua vez dá base a determinada outorga; (b) bem como considera

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

ndo que já há cálculo tarifário elaborado pelo DER/PR e referendado por decisões judiciais relativamente à tarifa na data-base de 2022; necessário se faz que esse cálculo tarifário (mais atualizado) seja considerado para fins de aplicação da metodologia de reajuste a partir de 2023.

24. Aliás, a necessidade de consideração dos cálculos mais atualizados elaborados pelo DER/PR (em 2022) quando da aplicação da metodologia de reajuste a partir de 2023, também decorre do fato de que o último cálculo considera e leva em conta os profundos impactos resultantes dos efeitos da pandemia sobre o sistema (que, acaso desconsiderados, podem leva-lo à ruína).

25. Não sendo assim, a metodologia de reajuste proposta será aplicada sobre base tarifária desatualizada e, por consequência, violará o equilíbrio econômico-financeiro da outorga.

26. Diante disso, solicita-se e questiona-se:

(a) Qual é a razão pela qual, apesar de já haver cálculo tarifário realizado pelo DER/PR na forma do Decreto 1.821/2000 e referendado pelo Poder Judiciário para o ano de 2022, a minuta de Resolução colocada em Audiência Pública e os documentos que a instruem ainda continuam fazendo referência às tarifas calculadas para 2021? A diferença entre a base tarifária de 2021 e a base tarifária de 2022 será devidamente atualizada para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das outorgas de que modo?

(b) Pede-se que a base de equilíbrio econômico-financeiro das outorgas considerada pela Agência para aplicação da metodologia ora colocada em audiência pública leve em conta e parta das tarifas calculadas pelo DER/PR para o ano de 2022 (cuja aplicação foi determinada por decisões judiciais em vigor), ajustando-se todos os instrumentos relevantes neste ponto.

C.3. A necessidade de se especificar a matriz de risco a ser utilizada como base para a tarifa a ser reajustada

27. Apesar de os “cálculos apresentados pelo DER/PR no processo administrativo 17.400.181-2” terem sido elaborados com base no previsto no Decreto Estadual 1.821/2000, a metodologia apresentada aparenta desconsiderar as normas constantes do referido Decreto, que além de fixarem as normas a serem seguidas para definição anual de tarifas, também instituem as bases, as obrigações e as condições de prestação do serviço de transporte de passageiros no Estado do Paraná.

28. Ao responder o questionamento formulado pela FEPASC sobre essa questão no âmbito da Consulta Pública que antecedeu a presente Audiência Pública, essa AGEPAR limitou-se a indicar que “a elaboração de uma estratégia que promova um levantamento completo dos custos do sistema, plano de investimentos, projeção de demanda, de fluxo de caixa, incluindo a matriz de riscos e demais itens que compõem a estrutura tarifária, somente será posta em prática quando do início do processo licitatório”.

29. Contudo, isso contraria e desconsidera o Decreto Estadual 1.821/2000, cuja metodologia além de prever a garantia do cálculo tarifário anual com base em custos diretos da prestação do serviço, também fixou toda a matriz de risco para a prestação do serviço, incluindo os deveres e os direitos das empresas transportadoras. Por exemplo, dentre outras questões, garantiu-se a necessária consideração do chamado “fator de ocupação” no âmbito da operação a ser realizada (art. 53, §2º, III, por exemplo) com o fim de mant

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

er a viabilidade econômico-financeira da prestação do serviço.

30. No entanto, apesar da importância do tema e de constar de forma expressa de norma cogente em vigor (Decreto 1.821/2000), o questionamento não foi efetivamente respondido na Consulta Pública.

31. Diante disso, é necessário que o tema seja efetivamente analisado, respondido e considerado no âmbito da presente Audiência Pública, uma vez que a metodologia apresentada desconsidera as garantias fixadas pelo Decreto Estadual para fazer frente às obrigações impostas, de modo que também acaba por modificar toda a matriz de risco da prestação do serviço público em questão. Trata-se, com respeito, de efeito deletério que não pode ser tolerado, inclusive e especialmente porque a metodologia de reajuste proposta pela AGEPAR é meramente transitória.

32. Com respeito, é inviável que isso só seja considerado quando do início do processo licitatório, como já se apontou. A ausência de matriz de risco clara e definida cria uma situação de insegurança jurídica no setor e desequilíbrio das outorgas, que coloca em risco a própria sobrevivência do sistema (que é essencial para a população, especialmente a mais carente).

33. Portanto, pede-se que se:

(a) esclareça qual a matriz de risco da outorga a ser considerada para prestação do serviço e que foi considerada pela fórmula de reajustamento das tarifas objeto da presente consulta pública, uma vez que aparentemente a metodologia de reajustamento colocada em audiência pública desconsidera a aplicação das bases fixadas pelo Decreto Estadual 1.821/2000;

(b) indique se há previsão de algum mecanismo a ser aplicado com o fim de manter a viabilidade da prestação do serviço no caso de redução da demanda ou ocorrência de outras questões imprevisíveis, tal como previsto no Decreto Estadual 1.821/2000 por exemplo com a fixação do chamado “fator de ocupação”.

(c) considerando que o item WD da fórmula supostamente “representa a parcela da tarifa básica no período 0 necessária para cobrir os gastos com combustível”, bem como na medida em que o óleo diesel (insumo essencial para o serviço e de grande relevância nos custos) nos últimos meses teve uma de suas maiores variações históricas, pede-se que essa AGEPAR esclareça de que forma será possível revisar o peso atribuído a essa variável de custo (e às outras), se for o caso, na hipótese de variação extraordinária do custo de cada insumo?

(d) confirme se (i) o fator de ocupação e (ii) os itens de custos necessários para a prestação dos serviços que são contemplados pelo Decreto 1.821 continuarão sendo considerados para o fim de revisões tarifárias. Caso negativo, quando esses fatores serão efetivamente considerados?

C.4. A imperiosa consideração das peculiaridades do transporte de característica metropolitana na metodologia proposta

34. Dos documentos disponibilizados no âmbito da presente Audiência Pública, não é possível verificar como serão tratadas as peculiaridades do transporte de característica metropolitana no âmbito da metodologia de reajuste proposta, especialmente considerando que suas bases e suas influências são substancialmente diversas das existentes quanto ao “sistema de transporte rodoviário”.

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

35. No bojo da Consulta Pública que antecedeu a presente Audiência Pública, essa AGEPAR formalmente acolheu contribuição formulada pela FEPASC e reconheceu a necessidade de tratamento da questão. Mencionou que estaria de acordo com a contribuição e necessidade de consideração e maior detalhamento do ponto, de modo que um novo estudo seria elaborado para sua implementação na metodologia.

36. Apesar disso, não foram apresentados pela AGEPAR nenhum novo estudo, análise ou documentos que demonstrem se e como as peculiaridades do serviço de característica metropolitana foram consideradas, analisadas, tratadas e compatibilizadas com a metodologia de reajuste ora posta em audiência pública.

37. Quanto a isso, a Nota Técnica nº 12/2022 indica apenas pesos diversos atribuídos a cada um dos índices em suas diferentes modalidades (rodoviária e metropolitano do interior), mas não esclarece qual foi o racional e as razões que justificam e fundamentam a atribuição dos pesos específicos para o serviço de característica metropolitana, nem especifica quais fatores técnicos foram considerados para tanto (apesar de ter reconhecido a diferenciação como essencial).

38. Portanto, a FEPASC pede que se esclareça, considere e forneça:

a) De que modo e quais foram os fatores (técnicos, fáticos, jurídicos, etc) considerados para as diferenças constantes da metodologia proposta (e do cálculo de reajuste) entre os dois sistemas?

b) Como e o que justifica as diferenças de pesos na fórmula? Como os referidos percentuais foram obtidos e definidos para inclusão na metodologia proposta?

c) Forneça as análises técnicas e elementos que foram analisados para se alcançar e fundamentar a diferença de pesos dos percentuais das variáveis a serem aplicados ao transporte rodoviário e metropolitano do interior. Isso porque, dos documentos disponibilizados no âmbito da presente audiência pública (Edital e Regulamento, Minuta de Resolução e Nota Técnica CTR 012/2022) não constam as justificativas, análises e elementos que fundamentam a adoção dos referidos pesos diferenciados, tal como ocorre no processo tarifário anual levado a cabo pelo DER/PR com base no Decreto Estadual 1.821/2000 (que é instruído de elementos detalhados dos elementos que compõem o cálculo).

C.5. Esclarecimentos quanto a aplicação do Caderno Técnico de Referência para Gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo

39. A FEPASC também verificou dos documentos disponibilizados na Consulta Pública que “os índices de reajuste e seus respectivos pesos” que foram utilizados na fórmula proposta “foram embasados a partir da tabela 24 do Caderno Técnico de Referência para Gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo” (cf. fl. 19 da Nota Técnica 4/2021, que instruiu a Consulta Pública).

40. Portanto, formulou questionamento na Consulta Pública esclarecendo que o referido Caderno trata do “Transporte Público Coletivo Urbano”, que possui características e custos diversos do transporte coletivo intermunicipal de passageiros que é o objeto da metodologia ora em discussão.

41. Ao responder o questionamento no bojo da Consulta Pública, essa AGEPAR não respondeu o solicitado. Limitou-se a apontar que “Tratou-se de análise de benchmark sem intuito de verificar compatibilização, mas como forma de apresentar as melhores práticas”.

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

cas utilizadas pelo setor em estados diferentes”.

42. Com respeito, a intenção de verificar as práticas de outros estados, não exige ou afasta o fato de que o transporte urbano possui características muito diferentes do transporte rodoviário e metropolitano. Por isso, é necessário que seja esclarecido como os dados do referido Caderno (utilizado como base para a metodologia ora em discussão) foi compatibilizado com o transporte rodoviário e metropolitano e como os parâmetros nele previstos foram aproveitados e transpostos para a metodologia objeto da audiência pública.

43. Portanto, pede-se que essa AGEPAR esclareça:

a) Quais análises foram realizadas com o fim de verificar a compatibilização das informações constantes da “Caderno Técnico de Referência para Gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo” com relação ao transporte coletivo intermunicipal de passageiros, uma vez que veicula informações relacionadas com o “Transporte Público Coletivo Urbano” e especificamente de cidades não situadas no Estado do Paraná? Pede-se sejam tais documentos apresentados.

b) Se houve tratamento dos dados e informações para adaptá-las à realidade do Estado do Paraná e ao transporte coletivo intermunicipal de passageiros? Como se deu esse tratamento? Queiram por favor fornecer os dados e informações relativos a esse tratamento e adaptação.

c) Qual foi a razão pela qual “benchmark” colhido e utilizado por essa AGEPAR para a elaboração da metodologia tomou como referência o ambiente de serviço urbano de transporte de passageiros, ao invés do ambiente de serviço de transporte regular intermunicipal que é o objeto específico da metodologia colocada em consulta pública?

d) Presume-se que a “análise de benchmark” realizada por essa agência tenha colhido informações, normas e procedimentos “empregados pelo setor em estados diferentes”. Pede-se sejam apresentados os elementos coletados, as análises realizadas e as outras alternativas consideradas, para que delas se possa ter conhecimento e sobre elas se possa apresentar a correspondente manifestação.

C.6. O formato de publicação das informações

44. A minuta de resolução ora submetida a audiência pública prevê a publicação pelo DER/PR e pelas empresas prestadoras do serviço em seus sites do “valor das tarifas atualizadas, por linha, acompanhado de memória de cálculo, em planilha em formato aberto e editável, com todos os valores que compõem a equação indicada no art. 2º desta Resolução” (art. 3º).

45. Contudo, a minuta de resolução não deixa claro o que seria esta publicação em “planilha em formato aberto e editável”. Não se sabe, por exemplo, se para atender tal exigência qualquer cidadão precisaria poder editar as planilhas nos próprios sites do DER/PR e das empresas – o que seria evidentemente desarrazoado, considerando que tais dados não podem simplesmente ser alterados por qualquer pessoa e a qualquer tempo - ou se bastaria que as planilhas veiculem dados abertos de sua composição, que possam ser copiados pelos eventuais interessados.

46. Além disso, parece desarrazoado, confuso e contraproducente (tanto para as empresas prestadoras de serviço quanto para os usuários) prever que tais dados sejam publicados nos sítios eletrônicos de todas as empresas prestadoras de serviço de transportes

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

47. É mais do que suficiente, além de mais organizado e econômico, promover a publicação unificada e reunida das informações em aba específica no site do DER/PR.

48. Por isso, faz-se necessário esclarecer:

- a) De forma detalhada o procedimento que deve ser adotado pelas transportadoras para o cumprimento do previsto no art. 3º da Resolução submetida à Audiência Pública;
- b) Se para atender à exigência de publicação dos valores em “planilha em formato aberto e editável” é necessário que qualquer cidadão possa editar as planilhas nos próprios sites das empresas ou se basta que as planilhas veiculem os dados que integram a fórmula em formato aberto, passíveis de cópia. Qual a exata interpretação de “editável”?
- c) O(s) motivo(s) pelo(s) qual(is) a publicação deve ser realizada nos sites de todas as empresas prestadoras de serviço de transportes, uma vez que a publicação unificada das informações apenas no site do DER/PR é mais do que suficiente para conferir publicidade às informações, além de mais econômico, organizado e vantajoso.

C.7. A ausência de facultatividade na aplicação do reajuste anual das tarifas

49. A minuta de Resolução ora submetida à Audiência Pública menciona em seu art. 2º que “Os valores das tarifas poderão ser atualizados anualmente (...)”. O mesmo verbo “poder” também é utilizado em outras passagens dos documentos disponibilizados para consulta dos interessados.

50. No entanto, considerando que se trata de claro e inequívoco “poder/dever”, para que não haja qualquer dúvida e evitar discussões futuras desnecessárias, necessário se faz substituir a dicção “poderão” por “deverão” no referido trecho e em eventuais outros que tratem da questão.

51. Afinal, o reajustamento anual das tarifas é garantido pelo Decreto Estadual 1.821/2000 (art. 25) e pelo art. 3º, §1º, da Lei Federal 10.192/2001, além de ser medida essencial para se manter o equilíbrio das outorgas, além da regular prestação do serviço com segurança e qualidade.

52. Diante disso,

(a) pede-se que essa AGEPAR ajuste a redação da Resolução ora colocada em consulta pública (em especial no caput do art. 2º), para substituir a dicção “poderão” por “deverão”, de modo a evitar quaisquer dúvidas quando da aplicação da previsão, que veicula claramente um chamado “poder/dever”.

i. subsidiariamente, na eventualidade de assim não se entender, pede-se que essa AGEPAR esclareça e apresente as razões de fato, técnicas e jurídicas que justificam a opção (inválida, ressalte-se desde logo) de se manter a indicação “poderão” na Resolução nos pontos que tratam do tema.

C.8. Ressalva final: irrelevância da ausência de contrato licitado – Poder Judiciário e MP reconhecem a necessária aplicação do Decreto 1.821/2000

53. Considerando que a AGEPAR apontou que a metodologia está sendo colocada em audiência pública “Apesar da inexistência atual de licitações nos serviços de transporte público coletivo intermunicipal”, é necessário ressaltar que, a despeito da afirmação da AGEPAR, há inequívoco direito ao reajuste tarifário anual por parte das empresas prestadoras do serviço.

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

54. O Poder Judiciário já reconheceu em mais de uma oportunidade, tanto por decisões de primeira instância quanto do colegiadas do TJPR, o “direito de reajuste tarifário anual”, conforme previsão do Decreto Estadual nº 1821/2000”. Isso foi reconhecido pelo menos nos seguintes processos judiciais:

- Sentença proferida na Ação Coletiva de nº 0005288-32.2019.8.16.0004, em trâmite perante a 1ª Vara da Fazenda Pública de Curitiba;
o Confirmada por acórdão unânime da 4ª Câmara Cível do TJPR, em Apelação Cível do mesmo número;
- Decisão proferida na Ação Coletiva de nº 0006258-61.2021.8.16.0004, em trâmite perante a 3ª Vara da Fazenda Pública de Curitiba;
o Confirmada por acórdão unânime da 4ª Câmara Cível do TJPR, no bojo do Agravo Interno no Agravo de Instrumento de nº 0065078-85.2021.8.16.0000;
- Decisão proferida na Ação Coletiva de nº 0003668-77.2022.8.16.0004, em trâmite perante a 4ª Vara da Fazenda Pública de Curitiba);
o Confirmada por decisões proferidas pelo TJPR, no bojo do Agravo de Instrumento de nº 0046569-72.2022.8.16.0000.

55. O mesmo também já foi reconhecido pelo MP-PR (por exemplo, parecer de lavra do Ilmo. Procurador de Justiça Carlos Alberto H. Choinski no âmbito dos autos da Apelação Cível de nº 0005288-32.2019.8.16.0004, atualmente em trâmite perante o TJPR).

56. Portanto, não há espaço para se “invocar a ausência de licitação para obstar a pretenção” ao reajuste anual das tarifas com base e na forma da mencionada norma jurídica.

57. Diante disso:

(a) pede-se que essa AGEPAR esclareça se a metodologia de reajuste objeto de audiência pública levou o reconhecido direito ao reajuste das tarifas independentemente da ausência de licitação, conforme reconhecido e em respeito às determinações judiciais vigentes e desde logo aplicáveis?

D. Conclusão e pedidos

58. Diante de todo o exposto, a FEPASC espera que as contribuições, questionamentos e colocações ora apresentadas sejam recebidas, analisadas, respondidas e acolhidas por parte dessa AGEPAR no âmbito da audiência pública indicada em epígrafe, de modo que a metodologia apresentada seja integrada e aperfeiçoada nos pontos indicados.

59. Considerando que as contribuições e questionamentos apresentados são essenciais e demandarão a apresentação de esclarecimentos e informações adicionais, espera-se que tais elementos sejam divulgados no âmbito da página da Audiência Pública na internet, abrindo-se prazo para a apresentação de manifestação complementar e designação de nova audiência pública a partir dos esclarecimentos que vierem a ser fornecidos.

60. Além disso, a FEPASC reitera que permanece à disposição dessa AGEPAR para prestar informações e esclarecimentos adicionais que eventualmente sejam necessários, sempre no intuito de contribuir e no cumprimento de sua missão institucional.

Pede deferimento.

Curitiba (PR), 27 de novembro de 2022.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DO PARANÁ E SANTA CATARINA – FEPASC

CONTRIBUIÇÕES ORAIS

Contribuição nº: 1

CPF/CNPJ: [REDACTED]

Nome/Razão Social: Thadeu Castello Branco e Silva (Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do estado do Paraná – RODOPAR)

E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Bom dia senhor presidente Doutora Cíntia e demais autoridades aí presentes é muita coisa já foi discutida nessa questão de na parte que foi escrita e que a gente vai bater em algumas questões no sentido de que a gente não consegue entender bem eu continuo Doutora Cíntia a gente não consegue entender bem porque que o dinheiro público que está sendo utilizado num plano de transporte que terminará em Outubro de 2023 que contempla um estudo tarifário e assim fala o pessoal de Santa Catarina que tá fazendo da Universidade Santa Catarina que tá fazendo Esse estudo é porque fazemos alguma mudarmos essa metodologia para uma metodologia transitória Eu acho que ela tá muito ligada à questão do que aconteceu nas quatro últimas cálculos tarifários desde 2019 que os índices foram completamente Absurdos para essa tarifa de 2019 21 e 22 o 20 foi o período pandêmico eu gostaria de dizer que não consigo nós não conseguimos entender isto porque não conseguimos entender também uma fronteira de 2018 quando tivemos os problemas É com agepar e com o DER o 2019 surgiu com uma incompatibilidade entre este DER e agência reguladora que não conseguem sentar para conversar alguma coisa que ajude o sistema a ir para frente nós passamos por um dos períodos mais críticos da história do transporte de 90 anos que foi essa pandemia e nós sobrevivemos ou estamos sobrevivendo porque ninguém sabe aonde vai parar isso e nós estamos discutindo o cálculo tarifário numa colocação transitória que realmente a gente não consegue entender já que ia ser decreto de 22 anos de 2000 ele contempla um processo extremamente sério

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

de cálculo tarifário que vai ser colocado Tecnicamente mais para frente então esse é um ponto fundamental que a gente não consegue entender desta discussão e esta briga institucional entre poder concedente e Agepar e nós no meio dessa confusão sofremos bastante porque sai um cálculo tarifário de lá calcula e assim nós estamos convivendo com o poder judiciário desde 2019 com cálculos eu acho que essa metodologia transitória é uma prova de que tudo que foi feito anteriormente foi equivocado por fim Gostaria de falar que, terminar dizendo que porque é que o conselho consultivo não foi implantado desde 2019 na agência reguladora um conselho consultivo seria um amortecedor entre essas discussões é fundamental isso por favor muito obrigado.

Contribuição nº: 2

CPF/CNPJ: [REDACTED]

Nome/Razão Social: TECMOBI - PAULO R. MEISTER PEIXOTO M.E

E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Senhores bom dia obrigado pela atenção objetivo da contribuição. É no sentido de algumas questões já foram até brevemente respondidas é a primeira se referia a questão da data base da tarifa Inicial que seria reajustado que já foi levantada que provavelmente será avaliado o valor de da tarifa de maio de 2022 porque eu digo isso porque também já foi levantado a questão dos pesos que comporta cada item de custo esses pesos independentemente da pertinência ou não dos índices a serem aplicados sobre eles tem um caráter fundamental sobre a questão sobre o reajuste a ser aplicado então é importante realço a necessidade de que faça uma avaliação em cima da base de maio de 2022 porque a metodologia adotada modular com uma fórmula paramétrica ela supõe por exemplo um estado um estado permanente o que a gente não vem vivenciando nos últimos tempos então se aquela realidade de 21 foi alterada para 22 em função de uma série de fatores que é conhecimento todo mundo ela deve ser reavaliada porque o peso é fundamental independente do índice a ser aplicado Então isso é uma das questões que é pertinente que sejam considerados a outra questão também que também foi levantar que vai ser avaliada é a questão também no benchmark em cima de parâmetros de transporte que não são os mais adequados ao sistema intermunicipal digo isso porque foram avaliados pesos de localidades fora do Estado do Paraná do sistema Urbano o sistema Urbano E aí algumas perguntas que são pertinentes é o seguinte a própria ABNT determina para fabricação composição de desses tipos de transporte normas diferentes nós temos a ABNT uma estrutura ação de veículos a ser utilizado em veículos de transporte interestadual e veículos urbanos cada um com sua característica diferenciada um veículo Urbano é um veículo é um serviço mais leve e um veículo rodoviário é um

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

serviço diferenciado então a proposição é que como já foi colocado várias vezes é que se reavalie a data base para 2022 recalcule seus pesos e leve-se em consideração que alguns itens adotados podem em pouco tempo representar um desequilíbrio premente me refiro especificamente ao item do INPC aplicado sobre o peso do fator de pessoal ou seja qualquer ganho real que seja concedido através de negociações com os com a categoria profissional ele já não estaria sendo contemplado no benchmark algumas alguns setores alguns consultados eles aplicam sobre esse peso pessoal as os índices aprovados em Convenção Coletiva então é importante que se reavalie isso porque o peso dele pessoal é muito significativo para que isso seja reconsiderado então agradeço aí atenção e São essas a contribuições que a gente poder dar as senhores.

Contribuição nº: 3

CPF/CNPJ: [REDACTED]

Nome/Razão Social: FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DO PARANÁ E SANTA CATARINA - FEPASC

E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Ok bom dia a todos agradeço em nome da Fepasc a oportunidade da nossa manifestação e renovamos aqui o nosso acatamento e respeito ao papel institucional da agência bom é diante de tudo que já foi dito aqui na nessa audiência eu tinha preparado uma forma de manifestar mas eu vou resumir a três questões básicas a primeira questão é como a taxa de regulação é considerada nessa metodologia proposta para reajuste paramétrico da tarifa é a segunda questão é como a matriz de risco que foi estabelecida lá no decreto 1821 está sendo considerada agora nessa metodologia proposta porque aparentemente ao não levar em conta a demanda no procedimento matemático me parece que resulta alterada aquela matriz de risco inicial então a nossa o nosso questionamento é Pedimos que seja demonstrado né qual é a nova matriz de risco e como ela é estabelecida é a próxima questão é sobre a obrigação da publicação da tarifa é em primeiro lugar nós meramente as empresas irão repetir o cálculo porque não lhes compete proceder esse cálculo então esse cálculo será repetido daquilo que se for feito pelo DER ou pela agência nos sites das empresas então a pergunta é não seria mais prático e conveniente nós estabelecemos ali um link para consulta o acesso ao site do DER com esse detalhamento e um outro detalhe sobre essa questão é que como os senhores sabem nós no sistema Municipal não temos tarifas por linha a tarifa definida que o passageiro paga depende da extensão da sessão que ele vai se deslocar e do coeficiente tarifário Então como deverá ser feita essa publicação uma vez que cada linha tem diversas sessões e portanto diversas tarifas a tarifa deverá ser publicada por sessão ou é a publicação do coeficiente tarifário precisamos esclarecimento nesse sentido.

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

Contribuição nº: 4

CPF/CNPJ: [REDACTED]

Nome/Razão Social: Rodosul - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros Interestaduais, Intermunicipais, Urbano, Turismo e Fretamento do Sudoeste do Paraná

E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Bom dia senhor mediador. Bom dia demais participantes eu sou diretor de uma empresa de médio porte que atua em linhas eminentemente do interior aqui no sudoeste do Paraná e como tal eu posso afirmar com todas as letras que o transporte de característica Metropolitana é de alta relevância para o interior do Estado ele possibilita o atendimento do mercado de trabalho e por conseguinte é fator de desenvolvimento econômico dos Municípios do interior na medida em que facilita o deslocamento da mão de obra para os polos industriais o modal de transporte características Metropolitana contempla peculiaridades totalmente diversas do transporte rodoviário em si além da diferenciação dos equipamentos de fatores operacionais a mais significativa impactante do ponto de vista da fixação de tarifas e correção são as gratuidades porque isso é uma verdadeira loucura no transporte de característica Metropolitana um Bailão numa cidade vizinha aí gera necessidade de colocação de ônibus extras gratuitamente porque a moçada a partir de 65 anos não paga né então eu tinha diversos questionamentos a ser feitos mas que a Fepasc muito precisamente com muita eficiência já fez e eu vou ficar com esse questionamento se hoje como é que está sendo tratada a questão das gratuidades dentro do transporte de característica Metropolitana isso porque nós sabemos que o Brasil tá ficando velho cada vez mais o índice de pessoas o número de pessoas que estão viajando e vão viajar sem pagar passagem é bem maior e isso impacta sobre maneira na nossa atividade principalmente no interior porque as linhas de metropolitanas do interior ou seja de característica Metropolitana são a única forma de atendimento das pequenas ligações Então essa é a minha contribuição esse é o meu questionamento Como está sendo tratado as questões da gratuidade Muito obrigado

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

Contribuição nº: 5

CPF/CNPJ: [REDACTED]

Nome/Razão Social: Justen, Pereira, Oliveira e Talamini – Sociedade de Advogados

E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Muito obrigado. Um bom dia a todos é primeiramente agradeço em nome do escritório Justin Pereira Oliveira minha oportunidade de dessa manifestação nessa audiência pública que tem um objetivo muito específico nos documentos que instruem a audiência pública e também no vídeo institucional que foi reproduzido inicialmente a Agepar menciona que essa metodologia está sendo colocada audiência pública apesar da inexistência atual de licitações no serviço transporte coletivo intermunicipal e o questionamento está relacionado com isso gostaríamos de saber gostaria de ressaltar que o poder judiciário já reconheceu em mais de uma oportunidade por decisões de Primeira e Segunda instância de órgãos colegiados é o direito ao reajuste anual das tarifas conforme previsão do Decreto 1821 e conforme metodologia prevista no 1821 não se trata de uma de um reajuste com base simplesmente um reajuste anual mas sim com base nos critérios previstos no Decreto Estadual 1821 isso foi reconhecido na ação judicial patrocinada pelo nosso escritório proposta questionando discussão discutindo o reajuste de 2019 outra também proposta pelo nosso escritório discutindo o reajuste 2021 e igualmente 2022 acordams unannys do Tribunal de Justiça nesse sentido por isso não há, é irrelevante se invocar uma ausência de licitação e também o que se salta aos olhos é contradição existente aparente contradição perdão existente entre a metodologia colocada em consulta em audiência pública e a convivência com o decreto 1821 e esse reconhecimento desse direito ao reajuste Com base no decreto de forma anual teríamos então duas normas um decreto com vigência e de aplicabilidade obrigatória de legislação e uma resolução da agência prevendo outra outra metodologia de reajuste né então por isso pede-se que se esclareça portanto esse é o questionamento se Agepar tem conhecimento se levou em conta esse reconhecimento judicial do direito ao reajuste anual pelo decreto 1821 ao elaborar essa metodologia e também isso independentemente da ausência de licitação que é uma providência que compete ao poder procedente seria essa esse questionamento agradeço mais uma vez o espaço ficamos sempre à disposição para contribuir com que foi necessário.

Diretoria de Regulação Econômica - DRE
Coordenadoria dos Transportes - CTR

Contribuição nº: 6

CPF/CNPJ: [REDACTED]

Nome/Razão Social: André Guskow Cardoso

E-mail: [REDACTED]

Contribuição ao tema:

Bom dia, muito obrigado pela pela oportunidade de falarmos aqui eu parabenizo também agência os seus técnicos seus membros e os conselheiros da agência por essa essa oportunidade essa discussão do tema é eu sou advogado trabalho no setor é muito tempo acompanham essas discussões há muito tempo e tem alguns questionamentos também que vão na linha desses questionamentos que foram colocados é são basicamente dois duas duas perguntas específicas que eu gostaria de submeter nessa audiência pública específica sem prejuízo de outras que tenham sido colocadas por escrito Então a primeira questão é a previsão pelo artigo segundo da resolução da minuta de resolução de que os valores da tarifa poderão ser atualizados anualmente pede que isso seja esclarecido pelo seguinte tanto o decreto 1821 como a lei federal 10.192 de 2001 ainda a lei legislação lá do plano real que trata de reajustes anuais de tarifas de serviços públicos é mencionam reajustes anuais Então essa previsão essa indicação de que poderão ser revisados poderão ser reajustadas Entende-se que corresponde a um poder dever então pede-se que Agepar então ajuste a redação da resolução para hora colocada em consulta pública em especial no caput do artigo segundo para substituir a dicção poderão por deverão de modo a evitar qualquer dúvida de modo a evitar esse tipo de litigiosidade que nós já temos acompanhado pelos últimos pelo menos pelos últimos quatro anos é então essa é a questão e na eventualidade de eventualmente não se entender pede-se que a Agepar para esclareça e apresente razões de fato jurídicas e técnicas que justifiquem a opção por syndicar que o reajuste não é um reajuste necessário de interior de cidade anual e a segunda o segundo questionamento é o seguinte é mencionou-se que a metodologia diz respeito meramente a uma atualização tarifária um reajuste tarifário com base em determinados índices que vai levar em conta uma tarifa específica que já é uma tarifa que se presume que está equilibrada então diante disso pelas explicações iniciais pelo vídeo que você colocou o início pelos relatórios pelo relatório que ampara audiência pública indica-se não se utilizam necessariamente os critérios do Decreto 1821 mas sim criam-se uma metodologia específica e própria baseada em índices e pesos e aplicação específica consoante essa fórmula que conjuga esses índices e pesos é para revisão tarifária não reajuste é que eu ressalto os critérios vão ser utilizados aqueles do Decreto 1821 mantém-se a revisão tarifária os critérios serão aqueles do Decreto 1821 calculado pelo DER na forma do Decreto 1821 como isso vai ser feito pela agência considerando essa previsão de metodologia nova?

Muito obrigado.

3. Conclusão

O presente relatório visa tão somente divulgar as contribuições recebidas na Audiência Pública 001/2022, ocorrida no dia 30 de novembro de 2022.

As respostas da Agência com relação aos subsídios recebidos serão divulgadas oportunamente. Tal situação decorre da necessidade de se evitar a antecipação de seu entendimento, o que somente poderá ser divulgado após a apreciação pelo Conselho Diretor da AGEPAR.

Da mesma forma que o presente relatório, as respostas da Agência serão divulgadas no mesmo formato e disponibilizadas no sítio eletrônico da AGEPAR: www.agepar.pr.gov.br.

É o relatório.

Cintia Rubim de Souza Netto
Chefe de Coordenadoria dos Transportes