



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

PROCESSO N º: 624373/13

ORIGEM: URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A

INTERESSADO: LUBOMIR ANTONIO FICINSKI DUNIN, ANTONIO CARLOS PEREIRA DE ARAUJO, RUBENS DE CAMARGO PENTEADO, DENISE TEREZINHA SELLA, EDMUNDO RODRIGUES DA VEIGA NETO, INSTITUTO CURITIBA DE INFORMÁTICA - ICI, JACSON CARVALHO LEITE, SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIÃO METR, MARCOS VALENTE ISFER, Fabiano Braga Cortes Júnior, WILHELM EDUARD MILWARD DE AZEVEDO MEINERS, SAULO DE OLIVEIRA MIRANDA, RODRIGO BINOTTO GREVETTI, CELSO BERNARDO, MARILENA INDIRA WINTER, CASSIA RICARDO DE ARAGÃO, FERNANDO EUGENIO GHIGNONE, RENATO JOSE DE ALMEIDA RODRIGUES, ROBERTO GREGORIO DA SILVA JUNIOR, ROSANGELA MARIA BATTISTELLA, ANA LUCIA CAMEIRAO, ANDRE GUSTAVO REIS FIALHO, GUACIRA CAMARGO ASSUNÇÃO CIVOLANI, CARLOS EDUARDO MANIKA, AUTO AVIAÇÃO REDENTOR LTDA, EXPRESSO AZUL LTDA, ARAUCÁRIA TRANSPORTE COLETIVO LTDA, VIAÇÃO TAMANDARÉ LTDA, VIAÇÃO CIDADE SORRISO LTDA, AUTO VIAÇÃO SÃO JOSÉ DOS PINHAIS LTDA, CCD TRANSPORTE COLETIVO S.A, TRANSPORTE COLETIVO GLÓRIA LTDA, AUTO VIAÇÃO SANTO ANTÔNIO LTDA, ORLANDO BERTOLDI & CIA LTDA, LUIZ FILLA, ELZA PEREIRA ESCUDEIRO, AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA

ASSUNTO: RELATÓRIO DE AUDITORIA

DESPACHO: 476/14

RELATÓRIO DE AUDITORIA. PELA CONCESSÃO DE MEDIDA CAUTELAR NOS TERMOS DO ART. 53, §1º E 2º, INCISO IV E §3º, III DA LEI COMPLEMENTAR ESTADUAL Nº 113/05. PELA PROIBIÇÃO DE INCLUSÃO DE NOVOS ITENS NA COMPOSIÇÃO DA PLANILHA DE CUSTOS DO CÁLCULO TARIFÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA QUANDO DO REAJUSTE TARIFÁRIO EM FEVEREIRO DE 2014. PELA READEQUAÇÃO DA PLANILHA DE CUSTOS DO CÁLCULO TARIFÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA QUANDO DO REAJUSTE TARIFÁRIO EM FEVEREIRO DE 2014. PELA RETIRADA DOS IMPOSTOS EXCLUSIVOS. PELA RETIRADA



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

DA TAXA DE GERENCIAMENTO. PELA READEQUAÇÃO AO PREÇO MÍNIMO DE COMBUSTÍVEL. PELA RETIRADA DO CUSTO HIBRIBUS E TAXA DE RISCO. PELA REDUÇÃO PERCENTUAL DE CONSUMO DE DIESEL. PELA RETIRADA TOTAL DOS CUSTOS COM DEPRECIAÇÃO E REMUNERAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM EDIFICAÇÕES.

MEDIDA CAUTELAR

Trata-se de medida cautelar concernente à Auditoria realizada por este Tribunal junto à URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A / FUNDO DE URBANIZAÇÃO DE CURITIBA (URBS/FUC) instaurada por meio da Portaria nº 704/13 que resultou no Relatório protocolado nesta Corte sob o nº 62.437-3/13 e os seus anexos contidos no protocolo nº 62.060-2/13.

1. DO CABIMENTO DA PRESENTE MEDIDA CAUTELAR

A competência do Relator para a determinação de medida cautelar, ainda que incidental e *inaudita altera parte*, encontra fulcro no artigo 53, §1º e 2º, inciso IV e §3º, III da Lei Complementar Estadual nº 113/05, assim como nos artigos 400, §1º ao §3º, 401, inciso V e 403, inciso III e parágrafo único do Regimento Interno desta Corte de Contas.

Destarte, considerando a sensível função constitucional atribuída a este Tribunal, por certo esta Corte não pode deixar de se manifestar imediatamente a respeito dos relevantes apontamentos do Relatório de Auditoria realizada por Comissão Especial deste Tribunal junto à URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A e



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

FUNDO DE URBANIZAÇÃO DE CURITIBA no que diz respeito aos achados da planilha de custos que compõem a tarifa técnica.

A verossimilhança das alegações é depreendida da robusta fundamentação presente no referido Relatório, que minuciosamente descreveu uma série de irregularidades na composição da planilha de custos do transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana.

Ademais, considerando o iminente reajuste da tarifa do transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana – a ser realizado em fevereiro do corrente ano – resta caracterizada a provável lesão e a irreversibilidade de reparação caso em tela.

Em outras palavras, ocorrido o reajuste sem manifestação deste Tribunal, ter-se-ão, a princípio, como corretos os itens da planilha de custos do transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana que foram objeto de censura no supracitado Relatório de Auditoria.

A fortiori, serão indubitável e irreversivelmente onerados os passageiros do transporte coletivo, consoante demonstrado por diversos itens apontados na Auditoria como irregulares.

Portanto, decorre deste quadro fático a patente necessidade de apreciação liminar dos itens mais relevantes que foram destacados no Relatório de Auditoria no que concerne à supracitada planilha de custos.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

2. DA PLANILHA DE CUSTOS DO CÁLCULO TARIFÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA:

O Relatório de Auditoria ora em exame apresentou às fls. 219, item 7 (“Reduções da tarifa decorrentes de ajuste e adequações na metodologia vigente”), a seguinte planilha:

REDUÇÕES DE TARIFA DECORRENTES DE ALTERAÇÕES NA METODOLOGIA				
TARIFA TÉCNICA ATUAL (R\$)				2,9994
Item	Abordagem no Relatório	Descrição	Tarifa Corrigida (R\$)	% da Redução (Acumulado)
1	Item 2.29	Retirada dos impostos exclusivos	2,8752518	4,14%
2	Item 2.30	Retirada da taxa de gerenciamento	2,7602417	7,97%
3	Item 2.22, subitem 1	Preço mínimo de combustível	2,7024717	9,90%
4	Item 2.19, subitens 1 e 3	Retirada do custo de Hibribus e taxa de risco	2,6404996	11,97%
5	Item 2.22, subitem 5	Retirada do fundo assistencial	2,6242823	12,51%
6	Item 2.22, subitem 1	Redução percentual de consumo de diesel	2,6154900	12,80%
7	Item 2.25 e 2.26	Retirada total dos custos com depreciação e remuneração de investimentos em edificações	2,5494913	15,00%
8	Item 2.19, subitem 4	Retirada do custo de kit inverno	2,5482913	15,04%
1) TOTAL DA TARIFA TÉCNICA SEM OS SUBSÍDIOS ATUAIS (R\$2,9994 - R\$2,5482913 = REDUÇÃO DE R\$0,4511087) TARIFA TÉCNICA FINAL (Sem subsídios): R\$2,5482913 (R\$2,55);			2,5482913	15,04%
2) TARIFA SOCIAL MANTIDOS OS SUBSÍDIOS ATUAIS DE R\$ 0,2994 (R\$2,70 - R\$2,2488913 = REDUÇÃO DE R\$0,4511087) TARIFA FINAL (com subsídios): R\$2,2488913 (R\$2,25);			2,2488913	25,02%



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Neste momento resta imperativa a análise dos itens de maior relevância no que diz respeito ao reajuste que será realizado no mês de fevereiro de 2014, a saber:

- a) Retirada dos impostos exclusivos (item 2.29 do Relatório de Auditoria);
- b) Retirada da taxa de gerenciamento (item 2.30 do Relatório de Auditoria);
- c) Readequação ao preço mínimo de combustível (item 2.22, subitem 1 do Relatório de Auditoria);
- d) Retirada do custo Hibribus e taxa de risco (item 2.19, subitens 1 a 3 do Relatório de Auditoria);
- e) Redução percentual de consumo de diesel (item 2.22, subitem 1 do Relatório de Auditoria);
- f) Retirada total dos custos com depreciação e remuneração de investimentos em edificações (item 2.25 e 2.26 do Relatório de Auditoria);

Os demais itens trazidos à colação, preliminarmente (a questão do Fundo Assistencial e do custo do kit inverno) devem ser apreciados no mérito, posto que dizem respeito a benefícios trabalhistas.

Passa-se analisar detidamente cada um dos itens supracitados:

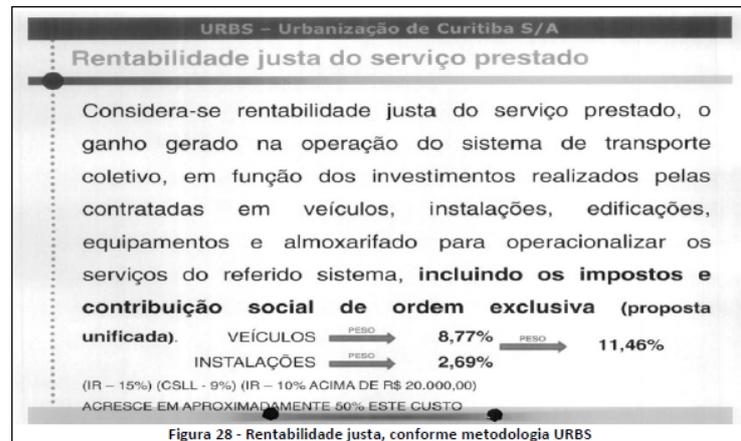
2.1. Da retirada dos Impostos Exclusivos - item 2.29 do Relatório de Auditoria (p. 186 a 189):

Asseverou o Relatório de Auditoria que da análise do procedimento indicado pela URBS para o cálculo da remuneração justa, inserido na planilha de cálculo do custo por quilômetro (Anexo III do Processo Licitatório), denota-se a inclusão do Imposto de Renda Pessoa Jurídica e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, nos seguintes termos:



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA



Assim, resta evidente que, no cálculo da remuneração dos consórcios e, por conseguinte, no custo da tarifa que é paga pelo cidadão que usa o transporte coletivo, foi determinada a inclusão do Imposto de Renda (15% - quinze por cento - sobre o lucro apurado, com adicional de 10% - dez por cento - sobre a parcela do lucro que exceder R\$ 20.000,00 / mês) e Contribuição sobre o Lucro Líquido (9% - nove por cento).

Note-se, contudo, que o Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza - regulamentado no artigo 43 do Código Tributário Nacional, assim como a referida contribuição – regida pela Lei Federal nº 7.689/88, são de natureza personalística e direta, não podendo ser transferidos à tarifa e, conseqüentemente, a terceiros (usuários pagantes).

Corroborando para esse entendimento, o Relatório elenca a Súmula nº 254/2010 e o Acórdão nº 950/2007, ambos do Tribunal de Contas da União:

*“SÚMULA Nº 254/2010 - TCU: O IRPJ – Imposto de Renda Pessoa Jurídica – e a CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – não se consubstanciam em despesa indireta passível de inclusão na taxa de Bonificações e Despesas Indiretas – BDI do orçamento-base da licitação, **haja vista a natureza direta e personalística desses tributos, que oneram pessoalmente o contratado.**”*

(...)



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

*“Acórdão 950/2007 – Plenário TCU - RESSARCIMENTO DE GASTOS COM IRPJ E CSLL EM CONTRATOS ADMINISTRATIVOS: **Descabe, por injurídica e por constituir acréscimo disfarçado da margem de lucro prevista, a inclusão de percentuais ou itens nas planilhas orçamentárias de contratos administrativos objetivando o ressarcimento de supostos gastos com os impostos diretos IRPJ e CSLL, devendo os administradores absterem-se de elaborar os orçamentos de referência das licitações com tais parcelas, coibindo a prática por meio de disposições editalícias apropriadas.**”(grifo nosso)*

Ressalte-se que, como acertadamente apontou o Relatório de Auditoria, *“tais decisões encontram amparo na proibição de enriquecimento sem causa (art. 884 e ss. do Código Civil Brasileiro), as custas de outrem, isto é, que impostos de um determinado contribuinte legal sejam pagos por terceiros (art. 121, CTN).”*

Ademais, insta salientar que tanto o Imposto de Renda Pessoa Jurídica – tributo que tem como fato gerador a aquisição de disponibilidade econômica ou jurídica de renda ou proventos de qualquer natureza (com base de cálculo o lucro real, presumido ou arbitrado), quanto a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, somente podem ser aferidos ao fim do exercício financeiro (exceção feita às empresas que usam como base de cálculo o lucro presumido).

Deste modo, a impossibilidade de garantia tácita de obtenção de um lucro futuro delimitado já impediria *per se* tal prática, sem contar que estes ônus tributários fazem parte da individualidade e da personalidade jurídica tributária intrínseca do prestador do serviço, não podendo, portanto, ser repassados ao usuário ou à Administração Pública.

De acordo com a Auditoria em questão, considerando a planilha de custos ora vigente, os impostos exclusivos representam, em termos percentuais, 3,83% (três vírgula oitenta e três por cento) da tarifa e, conseqüentemente, a supressão destes itens (8.1 e 8.2 indicados na tabela abaixo) impactaria em uma redução de R\$ 0,115 (cento e quinze milésimos de real).



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

	0,5885	0,3710	0,4688	0,3692	0,5717	0,8941	1,0586	1,1094	2,0040	0,6911	11,46%	0,3438
01 RENTABILIDADE JUSTA												
01.1 VEÍCULOS	0,2979	0,1714	0,2294	0,1839	0,2865	0,4652	0,5478	0,5829	1,0804	0,3514	5,83%	0,1748
01.2 IMPOSTOS EXCLUSIVOS	0,1599	0,1125	0,1295	0,0988	0,1511	0,2128	0,2625	0,2658	0,4528	0,1774	2,94%	0,0882
02 INSTALAÇÕES, EDIFÍCIOS, EQUIPAMENTOS E ALMOXARÉ	0,0915	0,0526	0,0705	0,0565	0,0880	0,1668	0,1683	0,1791	0,3319	0,1084	1,80%	0,0539
02.1 IMPOSTOS EXCLUSIVOS	0,0491	0,0346	0,0395	0,0299	0,0461	0,0493	0,0801	0,0816	0,1388	0,0539	0,89%	0,0268

Tabela 22 - Cálculo da tarifa técnica fornecida pela URBS (anexo 10).

Relevante ponderar, ainda, que a pretensa segurança jurídica da concessão não pode e não deve prevalecer diante da manifesta lesividade que contempla o presente item, com custos indevidos aos usuários do transporte coletivo e, conseqüentemente, ao interesse público.

Diante do exposto, considerando a inconformidade da inserção destes tributos no cálculo da tarifa, determina-se a sua imediata exclusão, pois tal expediente viola frontalmente o princípio da supremacia do interesse público, além de ferir os princípios da economicidade, da razoabilidade e da legitimidade tributária. Assim, acolho as observações do Relatório de Auditoria neste ponto, e determino a exclusão dos impostos exclusivos no momento do reajuste da tarifa.

2.2. Da retirada da taxa de gerenciamento da URBS – item 2.30 do Relatório de Auditoria (p. 11 a 18 e 189 a 190):

Consoante os itens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 do Relatório de Auditoria, a taxa de gerenciamento – atualmente estipulada em 4% (quatro por cento) sobre o total arrecadado pelo Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC) – configura efetiva incompatibilidade entre os interesses societários da URBS (lucro) com os interesses da coletividade de cidadãos pagantes da tarifa (modicidade), além de afrontar de modo flagrante o princípio da supremacia do interesse público sobre o privado.

Considerando que o ente concedente possui os poderes de fiscalização e inspeção e que tais prerrogativas são fundamentais para o controle adequado de todo o processo gerencial, econômico, financeiro e operacional, com o escopo de atender às necessidades do usuário do sistema (principalmente no que tange à



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

modicidade tarifária), é primordial que o custo da administração da concessão pela URBS seja desvinculado da tarifa.

É de clareza solar que o controle efetuado de uma maneira eficaz, favorecendo um acompanhamento em que seja observada a operacionalidade e gestão do sistema quanto às obrigações assumidas pelos concessionários – através da averiguação dos custos e da consequente economia de escala na aquisição de insumos, exames das demonstrações contábeis e gerenciais, vistorias “in loco” para o acompanhamento periódico real dos indicadores de consumo de itens como o de manutenção da frota, consumo de pneus, diesel e lubrificantes (prerrogativas normatizadas nos arts. 3º, 29, inciso I e 30, da Lei Federal nº 8.987/95) - poderia favorecer uma revisão da tarifa para baixo, o que consequentemente reduziria o valor arrecadado pela URBS.

Deste modo, o custo operacional e gerencial do ente concedente deve ser suportado por recursos inseridos do orçamento do próprio ente, conforme destacado nos itens 2.1 a 2.5 do Relatório em exame.

Diante do exposto, vislumbrada a incongruência deste item ser alocado aos custos da tarifa, determino, cautelarmente, a exclusão da taxa de gerenciamento da composição da tarifa quando do reajuste 2013/2014 da tarifa de transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana.

2.3. Da adequação ao custo mínimo de combustível – item 2.22, subitem 1 do Relatório de Auditoria (p.141 a 148):

O Relatório de Auditoria asseverou que *“o consumo mínimo para assegurar a eficiência do sistema (art. 5º inciso IV da Lei nº 12.587/12) (litros/quilômetros) no sentido de que o operador perceba na planilha “a rentabilidade justa” e o ganho de escala deve ser agregado em benefício da tarifa e não à concessionária.”*



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

O consumo real, aferido sistematicamente pelo órgão gestor, refletiria o custo real com o insumo combustível. O consumo médio, por sua vez, faz com que haja eventual ganho de escala e os operadores ineficientes sejam remunerados pelos operadores eficientes, com o custo coberto pela tarifa.

Quanto ao preço do óleo diesel, tanto o edital quanto os contratos consideram como referência os preços da Agência Nacional de Petróleo – ANP. Contudo, os preços utilizados são os médios:

“Para o cálculo inicial e correção periódica deste insumo considera-se para o preço unitário do litro do diesel o valor médio de compra levantada pela ANP - Agência Nacional do Petróleo, nos postos de Curitiba.”

Insta observar, contudo, que, de acordo com o Relatório Parcial: Comparativo entre Versões do Edital de Licitação do Transporte Coletivo de Curitiba - Comissão de Auditoria, instituída pelo Decreto Municipal nº 893/2013, houve a supressão do “preço mínimo” previsto na minuta do edital para “preço médio” do diesel na versão definitiva que foi publicada:

2.20 – Item 14.2.2.1 (Edital Analisado pela Diretoria Jurídica) e 14.2.3.1 (edital publicado) – Da Forma de Remuneração e Repactuação

Edital Analisado pela Diretoria Jurídica:

14.2.1.1 Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerando o menor preço dentre os cotados entre as distribuidoras e o valor médio de compra levantado pela Agência Nacional do Petróleo – ANP nos postos do Município de Curitiba, observado também o disposto no art. 111 do Decreto Municipal nº 1.356/ 2008.

Edital Publicado:

14.2.3.1 Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerando o valor médio de compra levantado pela Agência Nacional do Petróleo – ANP nos postos do Município de Curitiba, observado também o disposto no art. 111 do Decreto Municipal nº 1.356/2008.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Como acertadamente apontado no Relatório de Auditoria desta Corte, *“as empresas concessionárias são grandes consumidoras de combustível, e adquirem mensalmente volume considerável deste insumo. Auferem, portanto, vantagem comercial na aquisição de grandes quantidades, ou seja, desfrutam de benefício advindo da economia de escala por período continuado.”*

Desta maneira, é bastante provável que o valor médio da tabela ANP pode não representar o preço real obtido pelas concessionárias quanto à aquisição do diesel. Para resguardar a economicidade e a modicidade da tarifa, e considerando o exposto no parágrafo anterior, recomenda-se o uso do preço mínimo da tabela ANP. Tal procedimento, como ressaltou a Auditoria, já é praxe na metodologia de cálculo tarifário de outros municípios, caso de Porto Alegre (RS). Em outros municípios, note-se, é utilizado o preço constante nas notas fiscais de compras, como é o caso de Florianópolis (SC).

Já existe, no contrato, uma parcela denominada Rentabilidade Justa do Serviço Contratado, que tem por objetivo apurar *“...o ganho gerado na operação do sistema de transporte coletivo, em função dos investimentos realizados pelas contratadas em veículos, instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado para operacionalizar os serviços do referido sistema, incluindo os impostos e contribuição social de ordem exclusiva.”*

Assim, o ganho do operador do sistema já está previsto no item Rentabilidade Justa, e não faz sentido que o ganho gerado pela economia de escala, que aliás decorre justamente de concessão do Poder Público, seja usufruído única e exclusivamente como lucro do empresário. Este ganho de economia de escala deve ser revertido diante do interesse público, com o fito de reduzir o valor da tarifa para o usuário.

Ainda, a lei nº 12.587/12 estabelece em seu §9º, art. 9º:

“Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público. (...)

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.”

Resta caracterizado, portanto, que a utilização do parâmetro do preço médio do diesel, tanto na licitação quanto nas ocasiões de reajuste tarifário, afronta ao princípio da modicidade da tarifa (art. 8º, inciso IV da Lei nº 12.587/12), com o agravante de permitir aos concessionários auferir ganhos que oneram o sistema do transporte coletivo de Curitiba. Conforme consta no Relatório: *“este parâmetro não está no âmbito da discricionariedade da administração pública, pois se mostra danoso à planilha da tarifa.”*

Segundo a Auditoria, *“outra ilegalidade relevante é que o “preço médio” não consta do Decreto Municipal nº 1.356/08, mas tão somente na metodologia do Edital da Licitação que por sua vez não poderia inovar a ordem jurídica, sem o ato legislativo. Isto é, um edital não pode inovar matéria contida em Decreto Legislativo. E no caso, com a inserção do “preço médio,” este fato ocorreu. E mesmo se constasse no Decreto Municipal o item “preço médio” este tópico seria altamente questionável sob o ponto de vista técnico e econômico.”*

Por fim, resta evidenciado que a URBS, ao não exercer o seu dever de controlar o consumo do combustível e nem o custo deste insumo, negligencia as suas obrigações regulatórias, vide o item 2.9. do Relatório, além de descumprir especificamente a cláusula 9ª dos contratos de concessão, que determina, dentre outros:

“CLÁUSULA NONA – DOS DIREITOS, GARANTIAS E OBRIGAÇÕES DA CONCEDENTE

9.1.4 Organizar, programar, controlar e fiscalizar o sistema;

9.1.5 Orçar e gerir receitas e despesas do sistema;



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

9.1.14 Elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;

9.1.19 Implementar medidas efetivas no controle e atualização da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas da CONCESSIONÁRIA;

9.1.24 Regular e fiscalizar, permanentemente, a execução do contrato;”

Em decorrência, acolho o presente item do Relatório de auditoria, determinando que sejam considerados como parâmetros de combustível o preço mínimo da ANP e não os preços médios, quando do reajuste 2013/2014 da tarifa de transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana.

2.4. Da retirada do custo Hibribus e taxa de risco – item 2.19, subitem 1 a 3 do Relatório de Auditoria (p. 123 a 128):

Neste ponto, o Relatório de Auditoria analisa aditivos contratuais formalizados legalmente, assim como aqueles não formalizados e aplicados tacitamente pelo órgão gestor do transporte público, sem a previsão legislativa específica e sem constar na planilha de custos do edital original dos quais resultaram em impacto na tarifa.

Com relação ao termo aditivo nº 02, acertadamente concluiu a Auditoria que *“padece de razoabilidade, economicidade e motivação (art. 27 da Constituição Estadual do Paraná) que o custo decorrente do desenvolvimento de novas tecnologias seja repassado para a tarifa do transporte coletivo.”*

É fato que a sociedade como um todo é beneficiada pelo emprego de tecnologias sustentáveis. Deste modo, resta equivocado que apenas os usuários do transporte público arquem com os custos dessas novas tecnologias, considerando que, aliás, esse já está contribuindo para a redução da emissão de poluentes, ao trocar o automóvel pelo ônibus.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Ressalte-se, ainda, a existência de consideráveis interesses comerciais de empresas particulares, desenvolvedoras destas novas tecnologias, na difusão de seus produtos, para a comercialização futura, em escala.

É indúbil que a vitrine proporcionada pelo emprego de certas tecnologias no sistema de transporte de Curitiba potencializa futuras vendas. Nesta toada, essa inclusão deve considerar os ganhos comerciais advindos da implantação e não o contrário, isto é, o aumento de custos sobre a tarifa.

Logo, o custo adicional decorrente do uso de biocombustíveis e do uso dos ônibus híbridos não deveria ser inserido no sistema, mas suportado, a princípio, pelas instituições que os desenvolvem e que, logicamente, têm interesse na sua consolidação como produto de mercado.

Frise-se, também, a dificuldade da URBS em controlar e gerenciar a real utilização do biodiesel por parte das empresas consorciadas.

Como ponderou a Auditoria, *“não obstante o Decreto Municipal nº 1.356/08, em seu art. 27, permita à URBS “...alterar tipo de veículos...”, não faz sentido utilizar a rede de transporte público como laboratório de testes, ou como mostruário ou vitrine, e ainda repassar para o usuário os ônus decorrentes.”*

Obviamente é desejável a utilização de novas tecnologias. Recomenda-se, entretanto, com fulcro no princípio da modicidade das tarifas (art. 8º, inciso VI da Lei nº 12.587/12) combinado ao incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes (art. 6º, inciso V da Lei nº 12.587/12), que não seja repassado o eventual custo adicional dessas tecnologias aos usuários.

Os referidos custos deveriam ser arcados pelas empresas interessadas comercialmente nas novas tecnologias pois o fato de a URBS impor aos



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

concessionários o custo integral dessas inovações, sem autorização legal específica, acarreta-lhe o ônus de arcar com tais gastos.

Ademais, o risco comercial da implantação experimental da tecnologia não pode ser custeado pelos usuários.

A título de exemplo, conforme ponderado pela Auditoria realizada, verificou-se a assinatura de protocolo de intenções para a implantação do projeto piloto “Brazil green light” com assinatura de termo de cooperação técnica entre a VOLVO e a o Município de Curitiba, a custo zero, como afirmou o Secretário de Planejamento e Administração Municipal. Com efeito, esta implantação tecnológica sem custos cumpre os mandamentos legais, não onerando a tarifa com experiências de mercado.

Assim, da mesma forma que o custo do uso de novas tecnologias no transporte coletivo municipal não deve ser repassado à tarifa, riscos presumidos atrelados àquelas não devem igualmente ser suportados pelos usuários.

Exempli gratia, no cálculo dos custos tarifários o item Taxa de Risco pela inserção do Hibribus tem um custo de R\$ 0,0053, correspondendo a 0,18% sobre o valor da tarifa técnica de R\$ 2,9994.

6	CUSTO DE ADMINISTRAÇÃO	0,2880	0,2880	0,2977	0,2377	0,2945	0,9593	0,2975	0,3383	0,3260	0,3074	5,10%	0,1529
6.1.1	DESPESAS ADMINISTRATIVAS	0,1053	0,1053	0,1506	0,1392	0,1484	0,1555	0,1489	0,1555	0,1535	0,1454	2,41%	0,0724
6.1.2	OUTROS CUSTOS ADMINISTRATIVOS de ordem operacional	0,1828	0,1827	0,1471	0,0986	0,1461	0,1827	0,1486	0,1828	0,1724	0,1512	2,51%	0,0752
6.1.3	TAXA DE RISCO					0,6210				0,0107	0,18%	0,0053	

Tabela 17 - Taxa de Risco

Assim, faz-se imperativa a imediata supressão desse item da planilha tarifária, fazendo-se com que a URBS arque com este custo. Nestes termos, acolho este item do Relatório de Auditoria e determino a exclusão, às expensas da URBS e do Município de Curitiba, do custo Hibribus e da taxa de risco, quando do reajuste



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

2013/2014 da tarifa de transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana.

2.5. Da redução percentual do consumo de diesel – item 2.22, subitem 1 do Relatório de Auditoria (p. 141 a 148):

O Edital de Concorrência n.º 005/2009 da URBS prevê os parâmetros de consumo e custos nos seguintes termos:

“14. DA FORMA DE REMUNERAÇÃO E VARIAÇÃO DO VALOR CONTRATUAL

14.1 A remuneração das Concessionárias será feita de acordo com o número efetivo de passageiros pagantes equivalentes (Ppe) multiplicado pela Tarifa Técnica (Tt) para todo o sistema, inclusive o Sistema Metropolitano Integrado.

14.1.1 A Tarifa Técnica (Tt), que servirá de parâmetro para a remuneração das Concessionárias, será calculada de acordo com a metodologia explicitada no ANEXO III para todo o sistema, em função da quantidade programada de passageiros pagantes equivalentes e quilometragem total do sistema, e custo/km médio total indicado na Proposta Comercial das vencedoras do certame.”

Resta claro, então, que foi fixada a metodologia de cálculo da tarifa técnica, e para cada lote licitado foram considerados os parâmetros de consumo e os custos tidos como máximos referenciais.

No que diz respeito aos parâmetros de consumo de diesel foram exatamente os mesmos para os três lotes da licitação, ou seja, não foram consideradas as especificidades que cada lote apresenta e que interferem no consumo de combustível, como topografia do terreno, pavimentação ou não de vias, canaletas e vias exclusivas, dentre outras características dos lotes.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Vejamos:

Tipo de veículo	Diesel - Parâmetro de consumo máximo L / km		
	Lote 1	Lote 2	Lote 3
MICRO	0,2307062	0,2307062	0,2307062
MICRO ESPECIAL	0,3125000	0,3125000	0,3125000
COMUM	0,3600795	0,3600795	0,3600795
SEMI PADRON	0,5144986	0,5144986	0,5144986
PADRON	0,5410403	0,5410403	0,5410403
ARTICULADO 18 metros	0,7534080	0,7534080	0,7534080
ARTICULADO 20 metros	0,8268254	0,8268254	0,8268254
BIARTICULADO	0,8860835	0,8860835	0,8860835

Frise-se que segundo a URBS tais parâmetros foram aferidos “*em função de acompanhamentos históricos utilizados como consumo na RIT (Rede Integrada de Transporte).*”

De acordo com a Auditoria, quando questionada se a URBS acompanha o consumo real de combustível (item 23 do Ofício n. 03 do Anexo 04 – Questionários), a mesma informou que: “(...) o processo licitatório permite acompanhamento, diferente da conciliação de contas. Segue em anexo controle realizado no ano de 2012 sobre os combustíveis a partir de informações das operadoras...” (...) “outras informações constam nos balanços encaminhados em resposta ao item 16”.

Os referidos balanços seriam os balanços das empresas que, entretanto, não permitem a comparação direta, haja vista que não apresentam separadamente os custos com combustível, impedindo assim o efetivo controle e a real aferição do consumo.

Resta evidente, assim, que a resposta encaminhada pela URBS denota a não realização do controle do consumo de combustíveis. Com efeito, os dados enviados a este Tribunal foram os apresentados pelas próprias empresas à URBS.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Mesmo assim, o controle apresentado pela URBS, com dados oriundos das empresas, demonstra que há sensível variação nos parâmetros de consumo de diesel, o que não permitiria a parametrização pela média do consumo.

Para o lote 01 constata-se aumento médio de 2,12%. Para o lote 02, redução média de 0,99%, para o lote 03 redução média de 1,67%, e para o lote 04 (metropolitano), redução média de 5,68%.

Os parâmetros teóricos de consumo de combustíveis determinados pelo MANUAL GEIPOT¹ indicam:

COEFICIENTE DE CONSUMO (l/km)		
Veículo	Limite Inferior	Limite Superior
Leve	0,35	0,39
Pesado	0,45	0,50
Especial	0,53	0,65

Portanto, como bem fundamentado pela Auditoria realizada por esta Corte, *“percebe-se que o consumo máximo de diesel, em l/km, segundo o GEIPOT, seria de 0,65 (para veículo especial), ou seja, mesmo o consumo máximo ainda fica bem abaixo do consumo praticado pela URBS.”*

Pondere-se, também, que a Rede Integrada de Transporte (RIT) possui grande número de canaletas expressas exclusivas, por onde passam os ônibus articulados e biarticulados, o que permite maior velocidade média e, portanto, menor consumo de combustível nos veículos que por ali trafegam.

Ademais, a frota é nova, com veículos modernos, dotados de tecnologia diversa daquela existente outrora. O emprego de motores modernos e mais econômicos permite deduzir que houve evolução tecnológica no sentido de reduzir o

¹ Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte, criado em 1965, alterado para Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Lei nº 5908/73), extinto pela MP nº 427/2008, vinculada ao Ministério dos Transportes, devido à instalação das Agências Reguladoras e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

consumo de combustível, o que impede que a URBS faça seus cálculos com fulcro em um “histórico de consumo”.

Assim sendo, os parâmetros de consumo de diesel utilizados no edital podem estar distorcidos, exagerados, não refletindo a realidade operacional praticada pelas empresas e ocasionando distorções danosas à modicidade da tarifa e, por conseguinte, ao interesse público.

Neste sentido, acolho o presente item do Relatório de Auditoria para que sejam adotados os parâmetros de consumo acima apresentados quando do reajuste 2013/2014 da tarifa de transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana.

2.6. Da retirada total dos custos com depreciação e remuneração de investimentos em edificações – item 2.25 e 2.26 do Relatório de Auditoria (p. 169 a 179):

O Relatório de Auditoria destacou que o *“custo da amortização de instalações, edificações e equipamentos foi vinculado aos veículos, representando 6,33% (seis vírgula trinta e três por cento) da amortização dos veículos da frota de modelos ideais, conforme custos atuais praticados da RIT (Rede Integrada de Transporte). Assim, de acordo com a metodologia empregada pela URBS no Anexo III do Edital, o custo por quilômetro da amortização de instalações, edificações e equipamentos é calculado através da incidência de 6,33% (seis vírgula trinta e três por cento) sobre o valor da amortização calculada para os veículos da frota de modelos ideais.”*

Segundo o GEIPOT, contudo:

“A depreciação mensal relativa a máquinas, instalações e equipamentos, correspondente a um veículo, é obtida multiplicando-se o preço do veículo leve novo completo pelo fator 0,0001. Esse fator foi obtido por meio de levantamentos realizados em diversas cidades, por ocasião da elaboração das Instruções Práticas para o Cálculo da Tarifa de Ônibus Urbano, editadas



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

pelo GEIPOT em 1982. Ressalte-se que o fator de depreciação refere-se ao preço do veículo leve, independente da composição da frota.”

Assim, a Comissão de Auditoria concluiu que, a respeito da depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, *“considerando o estabelecido nos artigos 57 e 61 do Decreto Municipal nº 1.356/08, a metodologia criada pela URBS deveria adotar o termo “depreciação” ao contrário do termo registrado no Anexo III do edital da licitação URBS nº 005/2009: “amortização”.*

Segue o Relatório: *“quanto ao Inciso IV do artigo 57 do mesmo Decreto (Custos de depreciação de veículos, instalações e equipamentos), constata-se que não consta no Inciso IV a depreciação de edificações, porém a mesma foi acrescida pela URBS na planilha de cálculo da tarifa e com percentual vinculado ao custo dos veículos. Tal fato é tratado no tópico “Edificações” (item 2.26).”*

Assim, o termo “amortização” utilizado pela URBS não corresponde à terminologia “depreciação” estabelecida no método do GEIPOT e, observando-se outras metodologias de diferentes municípios brasileiros, também não é verificado o uso do termo “amortização”.

Contudo, não se trata de mera questão linguística. Consoante o Relatório de Auditoria, *“não se constata no modelo GEIPOT indicação da necessidade efetiva da inclusão de valores de depreciação de “edificações” em planilhas de cálculo de tarifas técnicas, e os valores fixos mensais para a depreciação de máquinas, instalações e equipamentos corresponderia à multiplicação do preço do veículo leve novo completo pelo fator 0,0001 (um décimo de milésimo), independente da composição da frota.”*

Assim, o cálculo da amortização de instalações, edificações e equipamentos, da mesma forma que a de veículos, também adota um cálculo que resulta em valores variáveis em função do número de passageiros pagantes equivalentes e da quilometragem, o que equivocadamente torna custos que metodologicamente deveriam ser fixos em variáveis.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

No que diz respeito a edificações, o edital de licitação, no item 6.1.6. “j”, exige a apresentação, pelas licitantes, de declarações referentes à disponibilidade de garagens para realização das operações dos consórcios, as quais tinham prazo de até um ano a partir da assinatura dos contratos para entrar em operação.

De acordo com a Auditoria, *“a Empresa Peritus Economia e Sistemas, contratada pelo FUC (vide item 2.17) para fornecer parecer sobre as propostas comerciais apresentadas pelos concorrentes (contrato FUC nº 061/2010 – serviços relativos à consultoria econômico-financeira), elaborou relatório dos investimentos, datado de 23 de julho de 2010, no qual os bens relacionados como locais para garagens do Consórcio Pontual totalizavam R\$ 85.000.000,00 (oitenta e cinco milhões), do Consórcio Transbus totalizavam R\$ 95.000.000,00 (noventa e cinco milhões) e do Consórcio Pioneiro totalizavam R\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais).”*

Para o lote 01, dentre os imóveis apresentados, o Consórcio Pontual indicou uma garagem situada na Rua Abel Scuissiato, 2100 – Colombo, matriculado sob o nº 50.995 do Registro de Imóveis da Comarca de Colombo, no valor de R\$ 8.190.000,00 (oito milhões, cento e noventa mil reais). Segundo a Auditoria, *“este imóvel é indicado como propriedade da empresa Auto Viação Santo Antônio, empresa componente do Consórcio Pontual, operadora do lote nº 1. Contudo, tal empresa também opera o lote nº 4, de onde se infere que o mesmo imóvel atende aos dois lotes.”* Assim, tendo em vista que valores para edificações compõem o cálculo da tarifa técnica, e que a referida garagem aparenta estar relacionada com operações para os lotes nº 1 e 4, o valor referente a esta edificação pode estar sendo amortizado em ambas as planilhas.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Já no que diz respeito ao lote 02, o Consórcio Transbus teria indicado dois imóveis nos quais não foi observada, pela Auditoria, a efetiva instalação de garagens.

O imóvel localizado à Rua 24 de maio, s/ nº, no Município de Pinhais, matriculado sob o nº 1.187 do Registro de Imóveis da Comarca de Pinhais, no valor de R\$ 30.700.000,00 (trinta milhões e setecentos mil reais), não aparenta ser utilizado como garagem. Vide fotos a seguir:

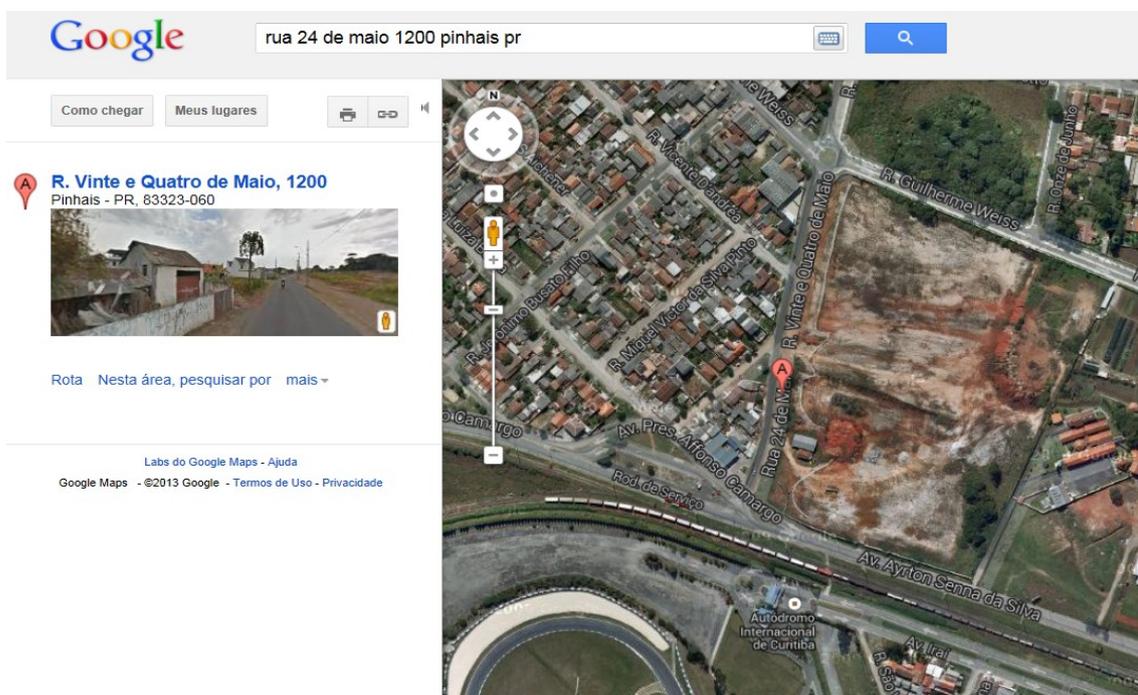


Figura 1 - Reprodução de imagem aérea terreno Rua 24 de maio²



Figura 2 - Foto terreno Rua 24 de maio³

² Fonte: www.google.com.br, consultado em 31/08/2013.

³ Fonte: foto capturada pela Comissão de Auditoria em 05/08/2013.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

No mesmo sentido, o imóvel situado à Avenida República Argentina, 5.361, no Município de Curitiba, matriculado sob o nº 26.085 e nº 40.749 do 5º Registro de Imóveis da Comarca de Curitiba, no valor de R\$ 35.980.000,00 (trinta e cinco milhões, novecentos e oitenta mil reais):



Figura 3 - Reprodução imagem aérea terreno Avenida República Argentina⁴

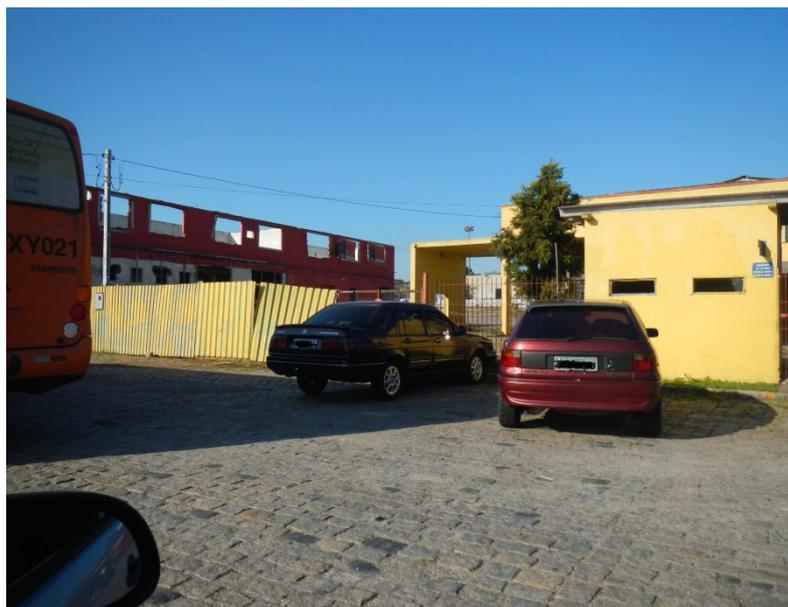


Figura 4 - Foto terreno Avenida República Argentina⁵

⁴ Fonte: www.google.com.br, consultado em 31/08/2013.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Deste modo, o valor originalmente apresentado – R\$ 95.000.000,00 (noventa e cinco milhões) – deve ser reduzido em R\$ 66.680.000,00 (sessenta e seis milhões, seiscentos e oitenta mil reais), o que ocasiona uma severa redução de 70,19% (setenta vírgula dezenove por cento) dos valores originais.

No lote 3, por sua vez, o Consórcio Pioneiro indicou três imóveis nos quais não foi observada, pela Auditoria, a efetiva instalação de garagens.

O primeiro localizado à Rua Tenente Djalma Dutra, nº 950, Município de São José dos Pinhais, matriculado sob o nº 32.064 do 2º Registro de Imóveis da Comarca de São José dos Pinhais, no valor de R\$ 8.060.000,00 (oito milhões e sessenta mil reais):

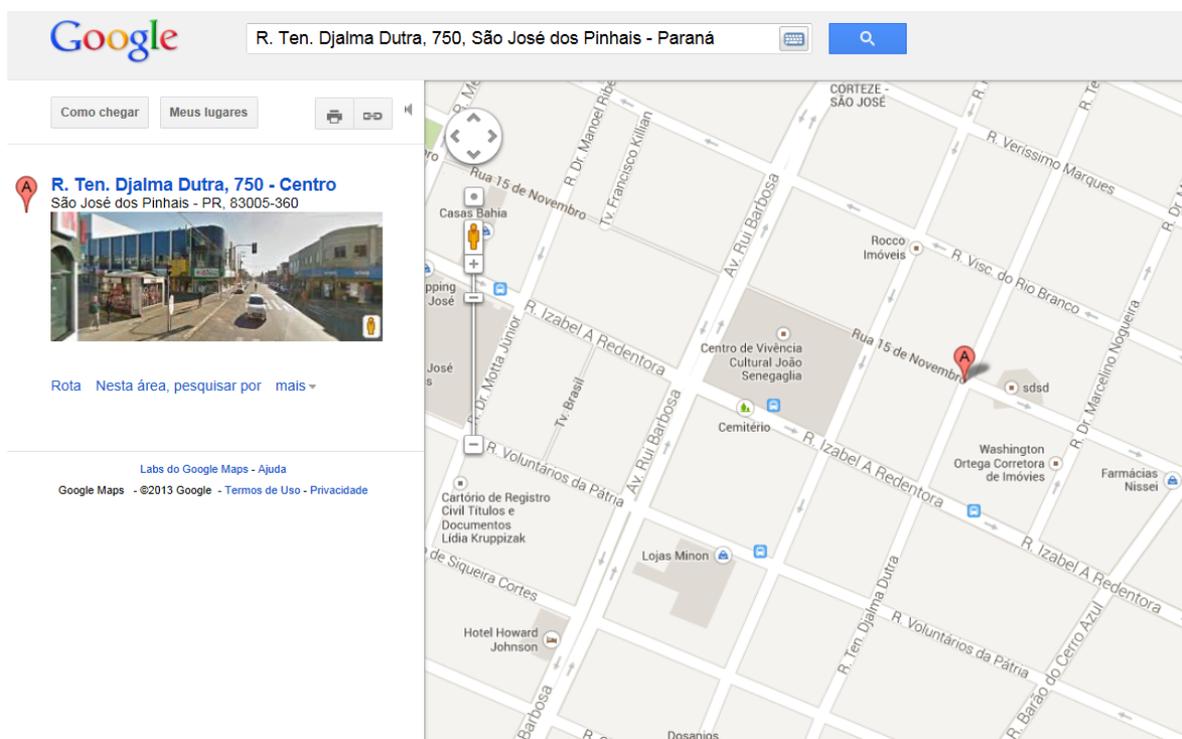


Figura 5 - Mapa terreno Rua Tenente Djalma⁶

⁵ Fonte: foto capturada pela Comissão de Auditoria em 05/08/2013.

⁶ Fonte: www.google.com.br, consultado em 31/08/2013.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA



Figura 6 - Foto terreno Rua Tenente Djalma⁷

Também nesta hipótese se enquadra o imóvel localizado à Avenida Marechal Floriano Peixoto, 3.454 – Curitiba, matriculado sob o nº 2.066 e nº 2.067 do 5º Registro de Imóveis da Comarca de Curitiba, no valor de R\$ 11.690.000,00 (onze milhões, seiscentos e noventa mil reais):



Figura 7 - Foto local Avenida Marechal Floriano Peixoto⁸

⁷ Fonte: foto capturada pela Comissão de Auditoria em 05/08/2013.

⁸ Fonte: foto capturada pela Comissão de Auditoria em 05/08/2013



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

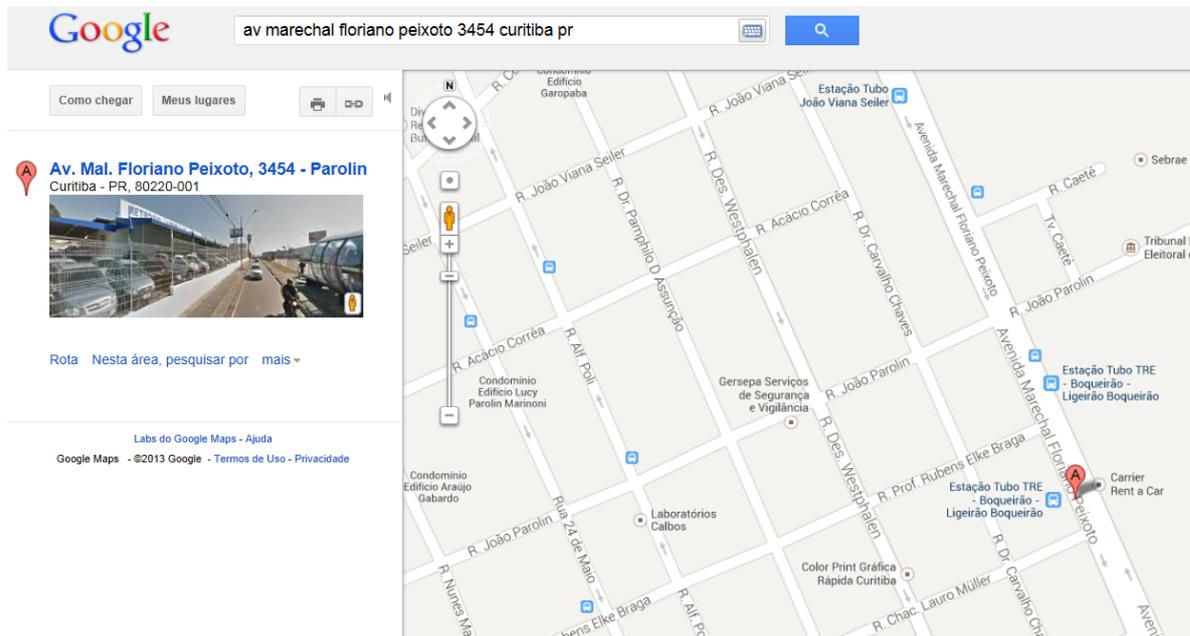


Figura 8 - Mapa Avenida Marechal Floriano Peixoto⁹

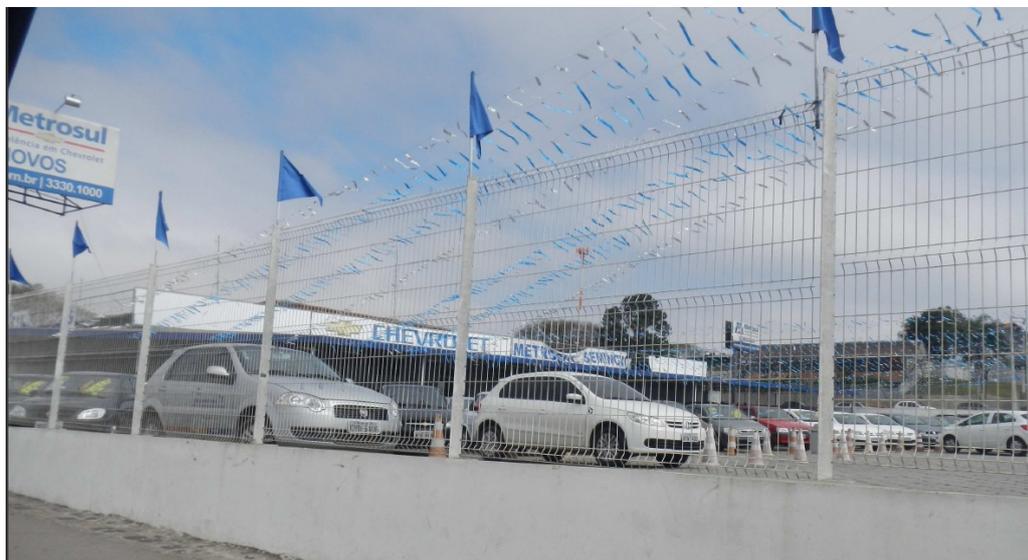


Figura 9 - Foto terreno Avenida Marechal Floriano Peixoto¹⁰

⁹ Fonte: www.google.com.br, consultado em 31/08/2013

¹⁰ Fonte: foto capturada pela Comissão de Auditoria em 05/08/2013.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Ainda é este o caso do bem localizado à Avenida Wenceslau Braz, nº 340, esquina com Rua Jackson Figueiredo, no Município de Curitiba, indicação fiscal: setor 62, quadras 051, lotes 17, 18 e 19, no valor de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais):

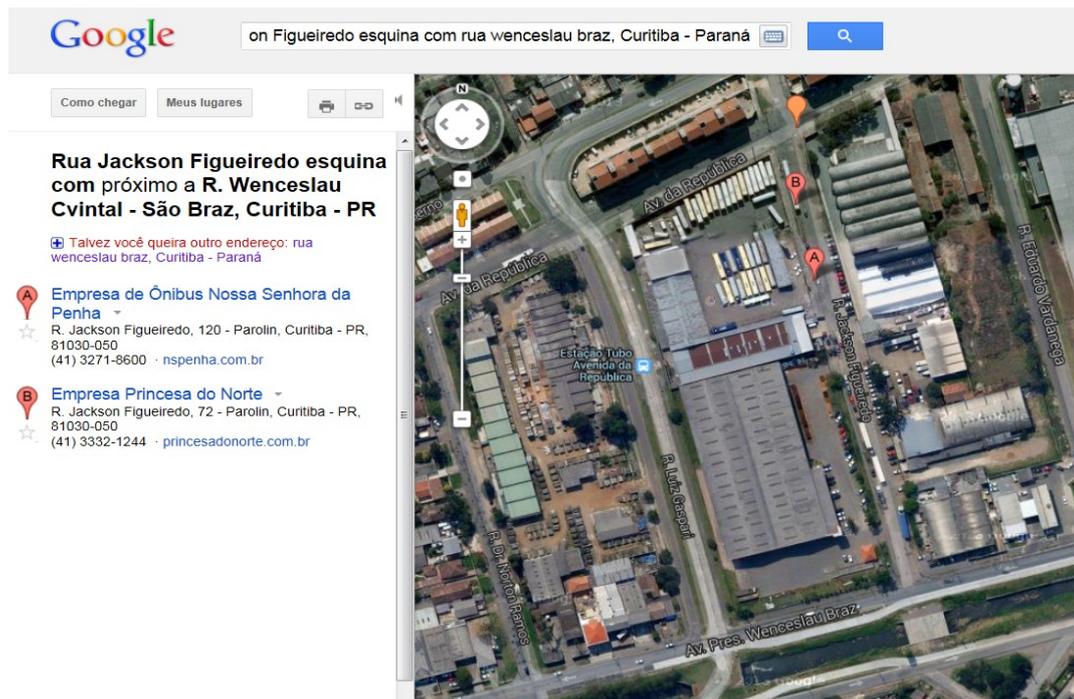


Figura 10 - Imagem aérea Av. Wenceslau Braz¹¹



Figura 11 - Foto Av. Wenceslau Braz¹²

¹¹ Fonte: www.google.com.br, consultado em 31/08/2013.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Desta maneira, o valor originalmente apresentado – R\$ 120.000.000 (cento e vinte milhões de reais)- deve ser reduzido em R\$ 22.750.000,00 (vinte e dois milhões, setecentos e cinquenta mil reais), havendo, neste caso, uma sensível redução de 18,96% (dezoito vírgula noventa e seis por cento) dos valores originais.

Observe-se que o fato de não terem sido instaladas todas as garagens e estacionamentos previstos nas propostas efetuadas pelos consórcios ocasiona uma flagrante falta de cumprimento do contrato neste aspecto, resultando em maiores valores de quilometragem “morta”, quando da entrada e saída dos veículos das operações (vide item 2.21 do Relatório de Auditoria).

Relevante destacar, também, que os laudos de avaliação apresentados pelos consórcios valoraram, via de regra, apenas terrenos, terraplenagem e pavimentações.

A Lei nº 12.597/08 permite a depreciação, ou “amortização”, apenas de ônibus, instalações e equipamentos, *in verbis*:

“Art. 28. A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

I - custos dependentes: custos decorrentes da movimentação dos ônibus com combustível, lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção;

II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

III - custos de administração: despesas administrativas e o pessoal administrativo;

*IV - **custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos;***

¹² Fonte: foto capturada pela Comissão de Auditoria em 02/09/2013.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

V - rentabilidade justa do serviço prestado;
VI - custos tributário.” (grifo nosso)

Logo, é de evidência palmar que o referido artigo não contempla os custos de depreciação com os imóveis, com os terrenos e nem com as edificações.

Do mesmo modo, segundo as Normas Brasileiras de Contabilidade – NBC T 19.5 do Conselho Federal de Contabilidade – CFC:

*“19.5.6.2. Com algumas exceções, tais como pedreiras e aterros, os terrenos têm vida útil ilimitada e **não devem ser depreciados.**” (grifo nosso)*

Com o escopo de adequar-se às normativas internacionais de contabilidade, o Conselho Federal de Contabilidade - CFC editou Resolução nº 1.177 de 24.07.2009, aprovando a NBC T 19.1, que confirma a impossibilidade de depreciar terrenos, *verbis*:

*“58. Terrenos e edifícios são ativos separáveis e são contabilizados separadamente, mesmo quando sejam adquiridos conjuntamente. Com algumas exceções, como as pedreiras e os locais usados como aterro, **os terrenos têm vida útil ilimitada e, portanto, não são depreciados.** Os edifícios têm vida útil limitada e, por isso, são ativos depreciáveis. O aumento de valor de um terreno no qual um edifício esteja construído não afeta o valor contábil do edifício.” (grifo nosso)*

Portanto, os valores de terrenos e terraplenagens, considerados na licitação para fins de depreciação/amortização, onerando a tarifa, violam plenamente as Normas Brasileiras de Contabilidade.

Há que se considerar, também, que as empresas vencedoras da licitação são as mesmas que há anos operam o sistema, o que faz crer que é possível que as edificações ora em uso sejam as mesmas, e já tenham sido totalmente depreciadas. Neste caso, os proprietários já teriam recuperado *in totum* estes valores.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Finalmente, também se deve observar que o uso de um mesmo imóvel para operação em dois lotes diferentes, como supracitado, pode estar descumprindo o estabelecido no art. 11 da lei municipal nº 12.597/08 que determina:

“(...) a contratada deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis, garagem e demais instalações, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, **com exclusividade**”. (grifo nosso)

Por conseguinte, acolho o presente item do Relatório de Auditoria, determinando a exclusão dos custos com depreciação e remuneração de investimentos em edificações da planilha de custos da tarifa quando do reajuste 2013/2014 da tarifa de transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana.

3. DA QUADRO ATUAL DA TARIFA TÉCNICA PARA FINS DE REAJUSTE, EM SEDE CAUTELAR

Para a presente medida cautelar, a tarifa do transporte coletivo deverá considerar as seguintes adequações para o reajuste da tarifa técnica, isto é, retirar e readequar os referidos itens:



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

REDUÇÕES E READEQUAÇÕES NA TARIFA TÉCNICA DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA DECORRENTES DE ALTERAÇÃO NA METOLOGIA QUANDO DO REAJUSTE 2013/2014				
TARIFA TÉCNICA ATUAL (R\$)				2,9994
Item	Abordagem no Relatório	Descrição	Tarifa Corrigida (R\$)	% da Redução (Acumulado)
1	Item 2.29	Retirada dos impostos exclusivos	2,8752518	4,14%
2	Item 2.30	Retirada da taxa de gerenciamento	2,7602417	7,97%
3	Item 2.22, subitem 1	Considerar o preço mínimo de combustível	2,7024717	9,90%
4	Item 2.19, subitens 1 e 3	Retirada do custo de Hibribus e taxa de risco às expensas da URBS e do Município de Curitiba	2,6404996	11,97%
5	Item 2.22, subitem 1	Redução percentual de consumo de diesel	2,6317073	12,26%
6	Item 2.25 e 2.26	Retirada total dos custos com depreciação e remuneração de investimentos em edificações	2,5657086	14,46%
1) TOTAL DA TARIFA TÉCNICA SEM OS SUBSÍDIOS ATUAIS (R\$2,9994 - R\$2,5657086 = REDUÇÃO DE R\$0,4336914) para fins de reajuste			2,5657086	14,46%
TARIFA TÉCNICA FINAL (Sem subsídios): R\$2,5657086 (R\$2,57);				

4. DA PROIBIÇÃO DE INCLUSÃO DE NOVOS ITENS NA PLANILHA DE COMPOSIÇÃO DE CUSTOS DO CÁLCULO DA TARIFA DO TRANSPORTE METROPOLITANO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA

Considerando que periodicamente são incluídos novos itens na planilha de custos do cálculo tarifário do transporte do município de Curitiba e Região Metropolitana, é de evidência palmar que tal prática teria por consequência tornar sem efeito a presente determinação desta Corte de Contas.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

Deste modo, é flagrante a necessidade de se impedir, quando do reajuste da tarifa de transporte coletivo de 2013/2014, a ser realizado em fevereiro de 2014, a inclusão de novos itens na planilha de custos sem que esta Corte aprecie previamente sua legalidade.

5. DAS DETERMINAÇÕES DA PRESENTE CAUTELAR:

Isso posto, diante do fundado receio de que o reajuste da tarifa de transporte coletivo de 2013/2014, previsto para o mês de fevereiro de 2014, possa causar graves danos econômicos aos usuários do transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana, sendo impossível a sua reparação, com fulcro no artigo 53, §1º e 2º, inciso IV e §3º, III da Lei Complementar Estadual nº 113/05, assim como com base nos artigos 400, §1º ao §3º, 401, inciso V e 403, III e parágrafo único do Regimento Interno desta Corte de Contas, acolho o Relatório de Auditoria da URBS/FUC quanto aos itens 1 a 6 supracitados, e DETERMINO, em sede cautelar:

- 1) que não sejam incluídos novos itens na composição da planilha de custos do cálculo tarifário do transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana quando do reajuste da tarifa de transporte coletivo de 2013/2014, previsto para o mês de fevereiro de 2014 ou quando ocorrer;
- 2) a readequação da planilha do transporte coletivo do Município de Curitiba e Região Metropolitana quando do cálculo do reajuste da tarifa técnica, previsto para o mês de fevereiro de 2014 ou quando ocorrer, nos seguintes termos:
 - a) Retirada dos impostos exclusivos (item 2.29 do Relatório de Auditoria);
 - b) Retirada da taxa de gerenciamento (item 2.30 do Relatório de Auditoria);
 - c) Readequação ao preço mínimo de combustível (item 2.22, subitem 1 do Relatório de Auditoria);



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ
GABINETE CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA

- d) Retirada do custo Hibribus e taxa de risco (item 2.19, subitens 1 a 3 do Relatório de Auditoria);
- e) Redução percentual de consumo de diesel (item 2.22, subitem 1 do Relatório de Auditoria);
- f) Retirada total dos custos com depreciação e remuneração de investimentos em edificações (item 2.25 e 2.26 do Relatório de Auditoria);

Nestes termos, determino a remessa destes autos à Diretoria de Protocolo desta Corte, para que efetue imediatamente, por fac-símile e por agente oficial deste Tribunal, a devida intimação dos interessados, nos termos dos artigos 404 e 405 do Regimento Interno desta Corte.

Ato contínuo, comunique-se à Presidência deste Tribunal de Contas, sobre o teor deste *decisum*.

Os autos devem voltar a este Gabinete antes da próxima sessão do Tribunal Pleno, haja vista a necessidade de submeter à apreciação do colegiado a decisão cautelar proferida (conforme artigo 400, §1º, do Regimento Interno).

Gabinete, em 30 de janeiro de 2014.

CONSELHEIRO NESTOR BAPTISTA
RELATOR