

EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2026

Concessão Comum do Serviço de Transporte Público Coletivo de
Passageiros por Ônibus no MUNICÍPIO de Curitiba

ANEXO 4.03 – Apêndice I – Lei Municipal nº 16.552/2025

Lei Municipal nº 16.552/2025

PROPOSIÇÃO Nº 005.00492.2025

EMENTA

Altera dispositivos da Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, que “Dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências”.

Art. 1º. A Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - o § 3º do art. 1º passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 3º O disposto nesta lei se aplica a todos os tipos de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros, ainda que prestados por modais diversos do rodoviário.” (NR)

II - acrescenta §§ 4º e 5º ao art. 1º com a seguinte redação:

“§ 4º Não se aplicam as disposições da Lei Municipal nº 11.929, de 03 de outubro de 2006, às parcerias públicos-privadas que tenham por objeto os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na cidade de Curitiba.

§ 5º No caso da denominada “Linha Turismo”, as disposições contidas nesta lei se aplicarão apenas no que couber e for compatível com o regime do transporte destinado ao atendimento de segmentos específicos da população, cabendo ao Poder Executivo definir, mediante decreto, no prazo de até 90 (noventa) dias contados da publicação desta Lei, regulamentação específica para essa linha.” (NR)

III - o § 4º do art. 6º-A passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 4º Os veículos de propulsão exclusivamente elétrica adquiridos com o emprego da subvenção deverão ser integralmente revertidos ao FUC – Fundo de Urbanização de Curitiba ao final da concessão na qual o incentivo se operou.” (NR)

IV - acrescenta § 6º ao art. 6º-B com a seguinte redação:

“§ 6º. O novo edital de licitação dos serviços poderá disciplinar a matéria de maneira diversa, desde que observadas as melhores práticas recomendadas pelos tribunais e órgãos de controle.” (NR)

V - o caput do art. 6º-C passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º-C. A regulamentação das questões disciplinadas pelos arts. 6º-A a 6º-C deverá ser realizada por termo aditivo a ser celebrado entre a URBS - Urbanização de Curitiba S.A. e as concessionárias do transporte coletivo, ou virem disciplinadas no edital de nova licitação dos serviços.” (NR)

VI - acrescenta art. 6º-D com a seguinte redação:

“Art. 6º-D. Fica o Município de Curitiba autorizado a conceder subvenções adicionais em favor do serviço de transporte coletivo municipal, além daquelas previstas no art. 6º-A desta Lei.

Parágrafo único. A concessão das subvenções referidas no **caput** dependerá de prévia inclusão na lei orçamentária anual ou em seus créditos adicionais, conforme o caso.” (NR)

VII - o inciso II do parágrafo único do art. 7º passa a vigorar com a seguinte redação:

“II - no julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios previstos no art. 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.” (NR)

VIII - o art. 8º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará em todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.” (NR)

IX - acrescenta art. 11-A com a seguinte redação:

“Art. 11-A. As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração, em razão de contrato de concessão celebrado, poderão ser garantidas mediante:

I – vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do artigo 167 da Constituição Federal;

II – instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei;

III - contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;

IV – garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras;

V – garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade;

VI – garantia prestada mediante cessão fiduciária de direitos creditórios oriundos do Fundo de Participação dos Municípios, do Fundo de Urbanização de Curitiba, ou de outras fontes de receitas detidas pelo Município; ou

VII – outros mecanismos admitidos em lei.

§1º. As garantias prestadas pela Administração Pública nos termos deste artigo 11-A serão especificadas e disciplinadas por ato do Poder Executivo.

§2º. O Poder Executivo Municipal poderá outorgar à instituição financeira pública ou privada a gestão dos bens e direitos referidos nos incisos I a VII do **caput** do presente artigo, a qual será responsável pela abertura de conta vinculada e/ou de movimentação restrita, controle e repasse dos recursos depositados, conforme disciplinado em contrato.”

X - o caput e os §§ 1º, 2º e 4º do art. 14 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14. A Administração Pública estabelecerá no edital de licitação o regime econômico e financeiro da concessão e o prazo de sua duração que será fixado com base em estudos técnicos e econômicos que contemplem, no mínimo, o cálculo dos investimentos, os custos operacionais, a depreciação dos bens, a amortização dos investimentos, a remuneração do investidor e o valor tarifário, além do prazo de prorrogação e suas condições, se for o caso.” (NR)

“§1º Os dados dos estudos referidos no caput serão amplamente divulgados aos usuários, por meio dos portais da URBS e do Município mantidos na internet, sem prejuízo da utilização de outros veículos de comunicação.

§2º A prorrogação da concessão poderá ocorrer, mediante justificativa do Poder Público, desde que plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, nas seguintes hipóteses.

I - necessidade de amortização de investimentos realizados em bens reversíveis, pelo tempo necessário à sua remuneração.

II – quando houver necessidade de recompor o equilíbrio econômico-financeiro e somente pelo prazo necessário para o restabelecimento do reequilíbrio contratual.” (NR)

“§ 4º As prorrogações, previstas nos incisos I e II, do § 2º deste artigo, poderão ocorrer mediante provocação de qualquer uma das partes do contrato de concessão e estarão sujeitas à discricionariedade do Poder Concedente.” (NR)

XI - acrescenta §§ 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10 e 11 ao art. 14 com a seguinte redação:

“§ 5º A prorrogação, prevista no inciso I, do § 2º deste artigo, ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente.

§ 6º O termo aditivo de prorrogação do contrato de concessão deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

§ 7º Caberá à URBS apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de concessão em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 8º Sem prejuízo da regulamentação da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput deste artigo:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII - os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.

§ 9º A formalização da prorrogação do contrato de concessão dependerá de avaliação prévia e favorável da URBS acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

§ 10. Mediante anuência prévia da URBS, os planos de investimento serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade do transporte coletivo, nos termos do contrato.

§ 11. O prazo de duração da permissão dos serviços será de até 1 (um) ano, contado da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) meses, desde que devidamente justificada pelo Poder Público." (NR)

XII - acrescenta Capítulo IV-A, acompanhado de art. 14-A com a seguinte redação:

Capítulo IV-A

DOS INCENTIVOS À SUBSTITUIÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA

Art. 14-A. Fica a Urbanização de Curitiba S.A. – URBS, na qualidade de administradora do Fundo de Urbanização de Curitiba – FUC, autorizada a subvencionar a reestruturação da Rede Integrada de Transportes de Curitiba – RIT com solução de eletromobilidade ou outras tecnologias, no âmbito da futura concessão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros da Cidade de Curitiba.

§ 1º - A subvenção a que se refere este artigo correrá por conta de dotação orçamentária do FUC, limitada à importância definida como a necessária para a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade ou outras tecnologias, conforme for definida em edital de licitação que anteceder a celebração dos respectivos contratos de concessão, observado o disposto no § 3º abaixo.

§ 2º - O Município de Curitiba deverá transferir ao FUC os recursos financeiros necessários para a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade ou outras tecnologias, podendo, para tanto, proceder ao remanejamento de dotações orçamentárias em valores correspondentes às necessidades da RIT.

§ 3º - Para os fins deste artigo, a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade envolve:

I – a aquisição de ônibus de propulsão exclusivamente elétrica;

II – a implantação da infraestrutura de recarga elétrica, como a construção e implantação do acesso à rede de energia, de subestações energéticas, de transformadores abrigados e de carregadores para a recarga de veículos elétricos, implantadas em eletropostos ou em garagens, incluindo, em qualquer caso, o fornecimento de todos os materiais e obras civis, bem como a desapropriação de bens imóveis para esses fins; e

III – a implantação e melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana associada à Rede Integrada de Transportes de Curitiba, incluindo as estações-tubo e demais conexões, e os

respectivos instrumentos de controle de embarque e desembarque, e de difusão de informações.

§ 4º - A presente autorização se refere exclusivamente à concessão de serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo com solução de eletromobilidade que imediatamente suceder às delegações em vigor na data de publicação desta Lei.

§ 5º - Em qualquer hipótese, os bens e ativos indicados no § 3º deste artigo deverão ser integralmente revertidos ao patrimônio do FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba, quando da extinção da futura concessão à que se refere o parágrafo anterior.

§ 6º - O edital, o contrato de concessão ou ato do Poder Executivo Municipal disciplinarão as questões trazidas nesta Lei, incluindo a especificação das tipologias da frota de veículos de propulsão elétrica e os elementos da infraestrutura de recarga elétrica e da infraestrutura de mobilidade urbana descritos no § 3º, observado o limite autorizado para a subvenção na forma do § 1º deste artigo.” (NR)

XIII - acrescenta art. 15-A com a seguinte redação:

“Art. 15-A. O objeto da contratação poderá abranger a delegação da execução do serviço público associada à realização de obra pública.” (NR)

XIV - acrescenta art. 16-A com a seguinte redação:

“Art. 16-A. O contrato fixará os indicadores de qualidade, de desempenho e de produtividade das concessionárias, os instrumentos e parâmetros para sua aferição e as consequências em relação ao seu cumprimento ou descumprimento.” (NR)

XV - acrescenta art. 16-B com a seguinte redação:

“Art. 16-B. O edital e o contrato poderão prever ou não a reversão de bens ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba ao término da vigência contratual, devendo, em qualquer hipótese, respeitar os casos em que esta Lei determina o regime da reversibilidade dos bens.” (NR)

XVI - acrescenta art. 16-C com a seguinte redação:

“Art. 16-C. O contrato poderá estabelecer a solução de eventuais divergências e conflitos de interesse da Administração Pública Municipal e as concessionárias, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, por meio de arbitragem.

§ 1º A arbitragem prevista no caput será sempre de direito e deverá respeitar os princípios da publicidade e da transparência, vedada a arbitragem por equidade.

§ 2º Todos os atos arbitrais, inclusive a instauração do procedimento, as decisões interlocutórias e a sentença arbitral, deverão ser publicados no Diário Oficial do Município e disponibilizados em portal eletrônico da URBS e da Prefeitura de Curitiba, garantido o acesso integral pelos órgãos de controle externo e pela Câmara Municipal.

§ 3º A confidencialidade somente poderá ser admitida em hipóteses justificadas e devidamente fundamentadas pelo Poder Concedente, desde que não comprometa o interesse público e seja

limitada a dados sigilosos nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação).” (NR)

XVII - acrescenta § 3º ao art. 17 com a seguinte redação:

“§ 3º. Excepcionam-se da previsão contida no parágrafo anterior os veículos de utilização exclusiva nos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Curitiba e outros bens móveis ou imóveis e veículos que se qualifiquem como indispensáveis para a continuidade da operação, conforme individualizados e detalhados no contrato ou no regulamento editado pelo Poder Executivo Municipal.” (NR)

XVIII - o § 1º do art. 26 passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 1º A tarifa cobrada de passageiros poderá ser única, variável, exclusiva, dinâmica ou temporal, independentemente do valor da tarifa técnica prevista no artigo 28 desta Lei, e será regulamentada por meio de decreto, que disciplinará os critérios para a obtenção dos diferentes preços aplicáveis ao usuário, que poderão considerar as características especiais da linha, o horário ou local de embarque e desembarque, o pagamento pelo serviço mediante o uso de cartão transporte, a quantidade de utilização do serviço de transporte coletivo pelo usuário dentro de uma determinada periodicidade temporal, a integração com outros serviços públicos, dentre outros critérios.” (NR)

XIX - o art. 28 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 28. A remuneração das contratadas será estabelecida na forma de uma tarifa técnica, a ser definida e revisada periodicamente de acordo com parâmetros relacionados à disponibilidade, demanda e qualidade dos serviços, conforme definidos no edital e no contrato, devendo a planilha de custos considerar, no mínimo, o seguinte:

I – os custos operacionais e administrativos dos serviços;

II – a amortização e a depreciação de investimentos realizados para a prestação dos serviços;

III – a remuneração do capital empregado nos serviços;

IV – os custos tributários relativos aos serviços, excetuados os de natureza direta e personalíssima, tais quais os incidentes sobre renda e lucro; e

V – os emolumentos e as despesas regulatórias vinculadas aos serviços, incluindo taxas de fiscalização, parcelas de remuneração devidas ao Poder Concedente e custos para o cumprimento das demais obrigações contratuais da delegação dos serviços, dentre outras rubricas expressamente previstas no regulamento dos serviços.

Parágrafo único. A tarifa técnica poderá ser custeada, isolada ou cumulativamente, por quaisquer das seguintes fontes de recursos:

I – receitas auferidas mediante o recolhimento de tarifas cobradas de passageiros;

II – subsídios públicos orçamentários;

III – subvenções do Poder Público;

IV – receitas alternativas;

V – receitas extratarifárias; e

VI – demais fontes de receita previstas na legislação local e nacional.” (NR)

XX - acrescenta art. 28-A com a seguinte redação:

“Art. 28-A. A remuneração das concessionárias pode ser vinculada ao seu desempenho ou à realização de metas pré-estabelecidas de produtividade, demanda, qualidade, atendimento, universalização, entre outras.” (NR)

XXI - acrescenta art. 28-B com a seguinte redação:

“Art. 28-B. As concessionárias e a Urbs deverão disponibilizar à Câmara Municipal de Curitiba e à sociedade civil, por meio de portais oficiais, os dados operacionais, tarifários e de bilhetagem eletrônica do Sistema de Transporte Coletivo, naquilo que estiver sob sua respectiva titularidade, guarda ou responsabilidade, em formato aberto, interoperável, padronizado e auditável, acompanhados dos respectivos dicionários de dados, conforme regulamentação.

§ 1º Os dados referidos no caput deverão incluir, no mínimo:

I - número de embarques por linha, ponto e horário;

II - receita arrecadada por tipo de pagamento;

III - dados anonimizados sobre o perfil de uso dos usuários;

IV - tarifas efetivamente pagas e gratuidades concedidas;

V - quilometragem programada e quilometragem efetuada por linha e por empresa;

VI - idade de todos os veículos da frota;

VII - velocidade média operacional por tipo de linha;

VIII - arquivos no padrão GTFS e GTFS-RT, com informações estáticas e em tempo real sobre horários, itinerários, localização e frequência dos veículos;

IX - bases de dados disponibilizadas em formatos reutilizáveis e compatíveis com plataformas abertas.

§ 2º O formato dos dados deverá garantir sua plena reutilização por órgãos de controle, pesquisadores, sociedade civil e desenvolvedores independentes, observando os princípios da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação).

§ 3º Até a edição da regulamentação prevista no caput, o repasse dos dados ocorrerá com intervalo máximo de 4 (quatro) meses, garantida a atualização progressiva dos sistemas e a plena adequação técnica em até 12 (doze) meses após a publicação desta Lei.

§ 4º A URBS deverá manter atualizada a relação das bases de dados disponíveis, assegurando ampla divulgação e acesso público, inclusive nos canais oficiais da Companhia.”

XXII - o título do Capítulo X passa a vigorar com a seguinte redação:

“Capítulo X

Das Disposições Finais” (NR)

XXIII - acrescenta art. 40-A com a seguinte redação:

“Art. 40-A. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato de concessão, justificadamente, por até 24 (vinte e quatro) meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.” (NR)

XXIV - acrescenta art. 40-B com a seguinte redação:

“Art. 40-B. Os contratos de concessão do serviço de transporte coletivo vigentes na data da publicação desta Lei continuarão a ser regidos de acordo com as regras previstas nos artigos 8º e 14 do texto original desta Lei.” (NR)

XXV – acrescenta art. 40-C com a seguinte redação:

“Art. 40-C. Para fins de planejamento da licitação para a concessão dos serviços, o estudo de viabilidade econômico-financeira poderá adotar o método de fluxo de caixa descontado a valor presente, com a medida de fluxo de caixa livre, a ser previsto em edital para a definição da tarifa técnica máxima inicial e metodologia de cálculo tarifário, baseada na eficiência da prestação do serviço e da modicidade tarifária.” (NR)

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, 26 de agosto de 2025.

Curitiba, 30 de junho de 2025.

MENSAGEM Nº 037

MENSAGEM Nº 037

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Excelentíssimas Senhoras Vereadoras e

Excelentíssimos Senhores Vereadores:

Segue para apreciação dessa Câmara Municipal Projeto de Lei que "Altera dispositivos da Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, que dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências".

A alteração proposta visa adequar a legislação às novas exigências do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, promovendo ajustes necessários para modernizar a estrutura jurídica do setor, de acordo com as necessidades de planejamento, financiamento e gestão.

Além disso, a alteração proposta atende a recomendação do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, originada após auditoria realizada no Plano Anual de Fiscalizações da Corte para o exercício de 2023. O Tribunal, em seu parecer técnico, aponta que a estipulação arbitrária do prazo de concessão sem estudos adequados de viabilidade técnica e econômica não é prática recomendada, razão pela qual os estudos em andamento com o BNDES sobre a modelagem da nova concessão de transporte coletivo são imprescindíveis para determinar o prazo adequado da nova outorga.

O Projeto também se alinha com as mais recentes diretrizes nacionais e internacionais sobre mobilidade urbana e mudanças climáticas. A implantação de veículos com emissão zero e o incentivo ao uso de energias renováveis são exemplos de como Curitiba se coloca na vanguarda dessas transformações, sem perder de vista o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo.

Sabe-se que o Poder Executivo Municipal está trabalhando em conjunto com o BNDES na modelagem da nova concessão do transporte coletivo de Curitiba, de maneira que somente os estudos empreendidos no procedimento administrativo em questão é que poderão dizer com certo grau de precisão o prazo adequado da nova outorga, motivo pelo qual se mostra oportuno e conveniente, neste momento, o encaminhamento do presente projeto de lei. Na proposta de redação do projeto, optou-se por manter as disposições legais relativas à permissão de serviços por prazo fixo, haja vista a transitoriedade própria desse tipo de operação. Além disso, forma mantidas as disposições relativas à publicidade dos dados, apenas atualizando-se a redação e adequando as unidades de articulação.

No contexto específico das concessões de transporte coletivo em estruturação junto ao BNDES, o art. 1º deste projeto de lei visa a autorizar a subvenção de recursos públicos em favor dos concessionários especificamente para a aquisição e os investimentos em bens e infraestrutura relacionados às soluções de eletromobilidade ou outras tecnologias em implementação na RIT, as quais se reverterão ao FUC ao término das concessões.

O objetivo é permitir o aproveitamento nas concessões das oportunidades de crédito subsidiado à disposição do Município de Curitiba, fornecidas pelo próprio BNDES e outros órgãos de financiamento para investimentos em redução de emissão de carbono. Com isso, espera-se reduzir a tarifa cobrada por concessionários no que se refere ao financiamento desses investimentos, reduzindo o custo de subsídios da concessão.

Além disso, o projeto implementa alterações na Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, com vistas a adequar a legislação às novas exigências do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba.

A alteração do § 3º do art. 1º tem como objetivo o retorno à redação original, antes da modificação de 2014 que visava incluir os estudos para a implantação do metrô. A modificação feita naquele ano não produziu os efeitos esperados, e a proposta agora restabelece o texto original para garantir que o sistema de transporte coletivo seja regulado sob a mesma base jurídica, sem exceções para modais específicos, exceto em situações justificadas por estudos técnicos. Essa medida visa garantir a uniformidade e eficiência na aplicação da legislação para todos os modais de transporte.

A redação dada ao § 5º do art. 1º tem por escopo evitar atrasos no cronograma da nova licitação dos serviços de transporte que, em razão da sua natureza, merece tratamento específico dissociado daquele prescrito pela Lei nº 11.929/2006.

Por outro lado, a inclusão do § 5º ao art. 1º tem por objetivo esclarecer que a "Linha Turismo", muito embora se enquadre na categoria de transporte coletivo privado mencionada no § 2º, que abrange modalidades destinadas a segmentos específicos da população, está sujeita à regulamentação própria.

Isso porque a "Linha Turismo" apresenta características operacionais e finalidades distintas, voltadas ao transporte turístico e recreativo, não essencial à mobilidade cotidiana da população. Assim, sua prestação demanda regramento específico, adequado às peculiaridades desse serviço a fim de se garantir a eficácia plena de seu funcionamento.

A reformulação do §4º do art. 6º-A visa deixar claro que a subvenção realizada com os recursos previstos no §1º pode ser realizada tanto nos contratos vigentes quanto nos novos contratos e, em qualquer hipótese, o bem deverá ser revertido ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba. Por sua vez, a finalidade da inclusão do §6º ao art. 6º-B é esclarecer que haverá liberdade de conformação do tema pelo novo edital de licitação. E a nova redação do caput do art. 6º-C reforça a possibilidade de que a subvenção prevista no art. 6º-A pode ser realizada tanto para os contratos vigentes quanto para os novos contratos.

Já o novo art. 6º-D traz uma cláusula geral prevendo a possibilidade de que o Município subsidie o transporte coletivo municipal, nos termos previstos em seu parágrafo único, para garantir a modicidade tarifária.

As modificações no art. 7º têm como foco alinhar o processo de licitação do transporte coletivo com as diretrizes da Lei Federal nº 8.987/1995. A inclusão dos critérios da Lei nº 8.987/1995 no julgamento das licitações garante maior transparência e eficiência na escolha das empresas prestadoras de serviços.

Por outro lado, a alteração do art. 8º permite a regulamentação das subconcessões pelo Poder Executivo Municipal, mediante licitação, seguindo o modelo da Lei Federal nº 8.987/1995 e garantindo maior flexibilidade na gestão do transporte coletivo. Ao possibilitar que parte dos serviços sejam delegados a outras empresas, o município poderá adaptar o sistema às novas demandas e tecnologias sem a

necessidade de nova licitação, garantindo eficiência, controle e a manutenção da qualidade do serviço prestado.

Ainda, a alteração do art. 14 atende à recomendação do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, que sugere que o prazo de concessão seja estipulado com base em estudos técnicos, considerando os custos operacionais, a depreciação dos bens e a amortização dos investimentos realizados. Essa mudança visa proporcionar maior transparência e segurança jurídica nos processos de licitação e concessão dos serviços. Quanto aos requisitos da prorrogação contratual, foi seguido o modelo da Lei Federal nº 13.448/2017.

A inclusão do art. 14-A visa alinhar-se a crescente preocupação internacional com os efeitos da mudança climática, materializada na forma da Agenda 2030 da ONU para o Desenvolvimento Sustentável e da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças no Clima - UNFCCC, acelerou o desenvolvimento de soluções de uso de energias renováveis e menos poluentes e a aplicação destas ao setor de transportes, exigindo, para esse fim, vultosos investimentos. Inúmeras inovações em veículos e infraestrutura de mobilidade urbana podem ser citadas nesse sentido, merecendo destaque a mudança do Sistema Euro 5 para o Euro 6 e a difusão de veículos "emissão zero", como, por exemplo, os de propulsão exclusivamente elétrica.

A inserção do art. 15-A visa deixar claro que se trata de uma licitação complexa, cujo objeto não será apenas a prestação de um serviço de transporte coletivo tradicional, mas também incluirá a realização de obras públicas, por exemplo, a construção de eletroposto.

A inclusão do art. 16-A visa demonstrar que o edital e o contrato precisarão fixar indicadores mínimos de qualidade, que acompanharão o desempenho das concessionárias ao longo dos contratos de concessão, visando, assim, a garantia do serviço público adequado. Ainda, a inclusão do art. 16-B se alinha ao previsto na Lei Federal nº 8987/1997, pois os bens reversíveis ao FUC deverão estar previstos no edital e no contrato. A inserção do art. 16-C moderniza a legislação ao prever a possibilidade de pacificação de eventuais conflitos relacionados a direitos patrimoniais disponíveis por meio de arbitragem.

A modificação do art. 17, ao excepcionar os bens indispensáveis à operação, como veículos exclusivos para o transporte urbano, assegura que a prestação do serviço não seja interrompida, preservando a qualidade e a eficiência do sistema. A individualização desses bens nos contratos ou regulamentos permite um controle mais preciso e adequado da manutenção da operação e visa proporcionar uma definição mais clara e precisa dos bens reversíveis ao final da concessão, assegurando que aqueles considerados indispensáveis para o funcionamento do sistema de transporte coletivo sejam corretamente identificados e devolvidos ao município ao término do contrato.

A reformulação do §1º do art. 26 pretende também a modernização da legislação, incluindo hipóteses nas quais a tarifa do transporte coletivo poderá ser diferenciada, o que pode ser muito útil para a atração de demanda dos usuários.

A alteração no art. 28 promove ajustes no regime econômico-financeiro das concessões, estabelecendo novos critérios de remuneração, como a remuneração por disponibilidade, demanda e qualidade dos

serviços. Essa mudança visa maior flexibilidade e adequação às necessidades do sistema, buscando soluções mais eficientes para a prestação do serviço, sem comprometer a qualidade.

Além disso, torna mais transparente e flexível a composição da tarifa técnica, refletindo de maneira precisa os diversos custos envolvidos na operação do sistema de transporte coletivo. A atualização dos critérios de remuneração, com a inclusão de parâmetros como disponibilidade, demanda e qualidade dos serviços, visa garantir a sustentabilidade econômica do sistema e promover uma gestão mais eficiente.

O parágrafo único do art. 28, por seu turno, amplia as fontes de recursos para custear a tarifa técnica, permitindo que diferentes formas de receita - como subsídios e receitas alternativas - possam ser utilizadas para equilibrar os custos operacionais e garantir a continuidade e qualidade do serviço.

A inclusão do art. 28-B tem por objetivo reforçar a responsabilidade de a concessionária prestar um serviço público de excelência aos usuários.

A inserção do art. 40-A visa estabelecer a regulamentação sobre a extensão excepcional do prazo dos contratos por até 24 (vinte e quatro) meses nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato. A redação é idêntica àquela prevista no art. 32, da Lei Federal nº 13.448/2017, e visa garantir a transição do serviço para novos concessionários, sem prejuízo da continuidade do serviço público, evitando que os usuários sejam prejudicados durante a transição.

Saliente-se que a proposta contida no art. 40-A tem por finalidade conferir à Administração um prazo razoável para realizar a transição entre as atuais e as novas concessões, sem que para isso haja necessidade de realizar novos investimentos em período incompatível com a possibilidade de retorno do capital investido.

Finalmente, a inclusão do art. 41-B deixa clara a ultratividade da redação originária dos artigos 8º e 14 da Lei nº 12.597/2008 para os contratos de concessão do serviço de transporte coletivo vigentes na data da publicação da nova lei.

Assim sendo, as modificações propostas visam melhorar o equilíbrio entre a continuidade e a inovação do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, garantindo a sua sustentabilidade financeira, o cumprimento das metas da Agenda 2030 da ONU e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a adoção de práticas ambientais mais sustentáveis.

Ademais, as alterações buscam proporcionar condições mais favoráveis para o financiamento privado do Sistema, assegurando que os investimentos necessários à modernização da infraestrutura sejam viabilizados sem comprometer a qualidade dos serviços prestados à população.

Na oportunidade, reitero os meus protestos de admiração e apreço aos dignos componentes dessa Câmara Municipal.

Eduardo Pimentel Slaviero

Prefeito de Curitiba



Ao Excelentíssimo Senhor

Vereador Tico Kuzma

Presidente da Câmara Municipal de Curitiba

Curitiba - PR