

LEI Nº 12.597  
de 17 de janeiro de 2008.

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 CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

## CAPÍTULO I

### DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUA COMPETÊNCIA

Art. 1º. Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Curitiba serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º. O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no art. 30, inciso V, da Constituição Federal e no art. 104 da Lei Orgânica do Município.

§ 2º. O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação específica.

Art. 2º. Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte coletivo de passageiros do Município de Curitiba - PR, e em acordo com o regulamentado nesta lei, em especial seu art. 12.

Parágrafo único. Através de instrumento legal próprio, as atribuições da URBS poderão ter abrangência metropolitana.

Art. 3º. VETADO

Parágrafo único. VETADO

## CAPÍTULO II

### DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 4º. O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Curitiba fica organizado, dentre outras, sob as seguintes diretrizes:

- I - planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;
  - II - planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;
  - III - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
  - IV - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
  - V - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
  - VI - integração com os diferentes modais de transportes e com os municípios da Região Metropolitana de Curitiba;
  - VII - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;
  - VIII - não será concedida permissão de uso de motocicleta como meio de transporte coletivo de passageiros em todo o território do Município de Curitiba;
  - IX - estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;
  - X - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
  - XI - estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos.
- Parágrafo único. A região, cuja densidade demográfica, viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros.

Art. 5º. No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a Administração Pública poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira.

## CAPÍTULO III

### DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 6º. A Administração Pública poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto no art. 104 da Lei Orgânica do Município de Curitiba:

I - a concessão será outorgada, sempre mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a outorga de permissões, será de caráter excepcional e somente à pessoa jurídica, em condições diferenciadas do Sistema ou linhas objeto de regular concessão, para o teste de novas linhas e modais de transporte, ou em situações emergenciais, sempre por prazo certo, que não poderá ser superior a um ano;

III - a delegação poderá ser realizada sob o regime de parceria público-privada, desde que respeitados procedimento licitatório e as normas gerais nacionais pertinentes e as normas especiais da legislação municipal.

Art. 7º. Os serviços delegados somente poderão ser executados por empresas contratadas pela URBS.

Parágrafo único. As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, em especial à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo, e ainda o seguinte:

I – no procedimento licitatório de que trata o parágrafo acima, o Poder Público poderá conjugar áreas locais e áreas estruturais para efeitos de outorga da concessão;

II - no julgamento de cada licitação, deverão ser aplicadas, dentre os critérios estabelecidos no art. 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações, o julgamento combinando a demonstração, pelos licitantes, da melhor técnica e de menor custo quilométrico, visando à busca da menor tarifa possível, mediante fixação de margem de lucratividade, nos termos dessa lei.

Art. 8º. É vedada a subconcessão dos serviços contratados.

Art. 9º. A contratada poderá transferir o contrato e o seu controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência prévia do poder concedente, sob pena de caducidade do contrato.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária necessárias à assunção do serviço;

II - comprometer-se formalmente a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 10. As empresas contratadas devem cadastrar, na URBS, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do respectivo registro público de empresas, quaisquer alterações societárias.

Art. 11. 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.

Parágrafo único. A frota de ônibus a ser operada deverá estar de acordo com as normas estabelecidas pela URBS.

## CAPÍTULO IV

### DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 12. Na forma do art. 2º da presente lei, constituem atribuições da URBS:

I - fixar itinerários e pontos de parada;

II - fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;

III - organizar, programar, controlar e fiscalizar o Sistema;

IV - orçar e gerir receitas e despesas do Sistema;  
V - implantar e extinguir linhas e extensões;

VI - contratar as empresas que executarão o serviço de transporte;

VII - gerenciar e controlar o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;

VIII - estabelecer intercâmbio com entidades técnicas;

IX - VETADO

X - estabelecer a planilha de custos;

XI - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;

XII - cadastrar, controlar e estabelecer normas de pessoal das empresas operadoras;

XIII - vistoriar os ônibus, garagens, instalações e demais veículos das empresas contratadas;

XIV - fixar e aplicar penalidades;

XV - promover periodicamente auditorias nas empresas contratadas;

XVI - estabelecer as normas de operação;

XVII - implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;

XVIII - proceder aos cadastramentos que entender necessários;

XIX - padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;

XX - estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

XXI - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único. Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, a URBS - Urbanização de Curitiba S.A. poderá contratar serviços especializados, mediante prévio procedimento licitatório.

Art. 13. Constitui obrigação dos contratados, concessionários e permissionários, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações que lhe forem solicitadas;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;

VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da URBS, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas;

IX - executar as obras previstas no edital e no contrato respectivo, com a prévia autorização e acompanhamento da URBS;

X - garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente;

Parágrafo único. Na hipótese de deficiências no Sistema, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 14. A Administração Pública, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

§ 1º. Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, ressalvada a hipótese disposta nos parágrafos 2º e 3º deste artigo;

II - para a permissão: até 1 (um) ano, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) meses, devidamente justificada pelo Poder Público.

§ 2º. Os prazos da concessão original poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

§ 3º. VETADO

I - VETADO

II - VETADO

§ 4º. Todos os dados e parâmetros dos respectivos incisos deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, através das páginas da internet da URBS e da Prefeitura e de outros veículos de comunicação.

## CAPÍTULO V

### DOS CONTRATOS

Art. 15. Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no art. 23 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o critério de fixação do valor da remuneração e as condições de pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações da Administração Pública e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço e da segurança dos mesmos;

VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o contratada e sua forma de aplicação;

X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

XIV - a obrigação da contratada de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 16. Incumbe à contratada a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, à Administração Pública, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º. Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o caput deste artigo, a contratada poderá contratar com terceiros a execução de atividades, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º. Os contratos celebrados entre a contratada e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Administração Pública.

§ 3º. A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

## CAPÍTULO VI

### DAS PENALIDADES E EXTINÇÃO CONTRATUAIS

Art. 17. Extingue-se o contrato nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência da contratada, sua extinção, ou, a critério exclusivo da URBS, abertura de processo de recuperação.

§ 1º. Extinto o contrato, retornam à Administração Pública todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à contratada, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º. Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 18. Às contratadas não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

Parágrafo único. Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, a Administração Pública poderá intervir na operação do serviço.

Art. 19. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;

II - o não atendimento de notificação expedida pela Administração Pública para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento da legislação, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - o descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;

V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;

VI - a ocorrência de fatos e situações que violem os direitos dos usuários;

VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita.

Art. 20. Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - intervenção, no caso de concessão;

V - rescisão do contrato.

Art. 21. A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida delegação ou autorização da URBS, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções regulamentadas pela Administração Pública.

Art. 22. Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.

Art. 23. No período de intervenção, a Administração Pública assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 24. Cessada a intervenção, se não for extinta o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

## CAPÍTULO VII

### DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DAS CONTRATADAS

Art. 25. Os serviços de transporte coletivo deverão ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessárias para manutenção do Sistema e garantam os padrões de qualidade exigidos pela URBS.

Parágrafo único. O Sistema, que tem como receita básica a tarifa cobrada, poderá receber aportes financeiros para assegurar sua modicidade.

Art. 26. A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta da URBS.

### Art. 27. VETADO

Parágrafo único. No caso de receita pública e remuneração por quilômetro rodado, a URBS estabelecerá o modo e a forma de recolhimento das quantias arrecadas pelas empresas contratadas, bem como o sistema de conferência, controle e fiscalização da arrecadação, sendo toda receita arrecadada depositada em um fundo municipal de transporte, assegurado o repasse às operadoras em um prazo máximo de 10 (dez) dias.

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;

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

VI - custos tributários.

Art. 29. As isenções e as reduções tarifárias de procedência municipal serão objeto de legislação específica, com clareza na indicação dos recursos, como forma de compensação dos respectivos custos.

Art. 30. Os serviços eventuais requisitados pela URBS serão remunerados de acordo com seus custos.

## CAPÍTULO VIII

### DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 31. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo deverá ser assegurada através da criação do Conselho Municipal de Transporte, cujo funcionamento será fixado na forma da Lei Federal nº 8.987, de 1995, a quem compete em especial:

- I - promover a participação da comunidade na formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;
- II - elaborar proposições acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal para análise pelo Poder Executivo;
- III - participar, como órgão consultivo, da formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;
- IV - aproximar as diversas classes de usuários do serviço público de transporte coletivo urbano do Poder Concedente e dos prestadores do serviço;
- V - fornecer informações aos Poderes Públicos acerca da situação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, ampliando o seu universo de elementos para fins de controle.

Parágrafo único. A composição do Conselho Municipal de Transporte será regulamentado por ato do Poder Executivo com integrantes dos seguintes segmentos, assegurada a composição mínima:

- I - do Poder Executivo Municipal;
- II - do Poder Legislativo Municipal;
- III - das Empresas Contratadas;
- IV - dos Empregados das Contratadas;
- V - dos Usuários do Transporte Coletivo;
- VI - do Órgão Gerenciador;
- VII - do Órgão de Planejamento do Município;
- VIII - de Entidades de Ensino Superior;
- IX - do Governo do Estado do Paraná;
- X - dos Municípios da Região Metropolitana;
- XI - do Órgão de Gerenciamento de Trânsito.

## CAPÍTULO IX

### DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 32. São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I - receber o serviço adequado;
- II - ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III - ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários, bem como pelos funcionários da URBS;
- IV - ter o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;
- V - ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI - utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pela URBS;
- VII - ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;
- VIII - ter serviço a sua disposição no mínimo, em média, a 500 metros do respectivo local de origem.

Art. 33. São deveres do usuário:

- I - contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;

II - portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

III - pagar a tarifa devida corretamente;

IV - identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;

V - contribuir, informando à URBS e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;

VI - apresentar o cartão transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da URBS, quando solicitado.

Art. 34. Para garantir o conforto e a segurança do Sistema, as linhas do transporte coletivo serão dimensionadas, admitindo-se passageiros em pé, até o limite de 6 (seis) por metro quadrado.

Art. 35. O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando e melhoria e o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte.

## CAPÍTULO X

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 36. Compete à Administração Pública editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei, no prazo de até 90 (noventa) dias.

Art. 37. As atuais empresas contratadas continuarão executando os serviços contratados, com base nos Termos de Outorga de Permissão vigentes, mantidas todas as disposições e determinações ajustadas, com base na legislação em vigor no momento da emissão dos termos de outorga, até o advento de nova contratação.

Art. 38. O edital de licitação estabelecerá que as novas empresas contratadas deverão manter no seu quadro funcional todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo, preservando os direitos adquiridos que integram o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos.

Art. 39. As atuais isenções tarifárias continuarão vigendo até a aprovação de novas legislações específicas.

Art. 40. Eventual indenização às atuais contratadas será feita pela URBS na forma do disposto pelos §§ 3º a 6º do art. 42 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 58 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.

Art. 41. VETADO

Art. 42. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, em 17 de janeiro de 2008.

Carlos Alberto Richa  
PREFEITO MUNICIPAL

### RAZÕES DO VETO PARCIAL

À 1º de agosto de 2006, encaminhei à Mesa Executiva da Câmara Municipal de Curitiba a Mensagem nº 54/06, protocolada como Proposição nº 05.00224.2006, 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."

Levado à deliberação do Douto Plenário, foi aprovado em 2 (dois) turnos pelos vereadores presentes nas Sessões Ordinárias realizadas nos dias 12, 13 e 15 de dezembro de 2007.

Cumprindo o que determina o art. 57 da Lei Orgânica do Município, o Senhor Presidente do Legislativo Municipal, através do Ofício nº 2097/2007-DAP/DCT, aqui recepcionado em data de 19 de dezembro de 2007, encaminhou o respectivo autógrafo à análise deste Poder Executivo para ser decidido pela sua sanção ou veto.

Destaco que ao projeto inicial foi apresentado o Substitutivo Geral de Proposição nº 31.00084.2007, o qual foi aprovado com subemendas.

Assim, após detida e criteriosa análise, SANCIONO o projeto de lei com as alterações introduzidas pelo substitutivo geral, mas com VETO PARCIAL incidente sobre o art.3º e seu parágrafo único, inciso IX do art. 12, § 3º e seus incisos I e II do art. 14, art. 27 e art. 41, o que faço motivado pelos fundamentos que passo a expor.



O art. 3º e seu parágrafo único tiveram seus textos aditados ao substitutivo geral pela Proposição 36.00052.2007 e têm a seguinte redação:

"Art. 3º. Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros na RIT - Rede Integrada de Transportes de Curitiba e Região Metropolitana, o Poder Público local deverá instituir, mediante lei específica, ente regulador em consenso com os demais municípios da Região Metropolitana de Curitiba e o Estado do Paraná, podendo ser atribuída essa competência gerencial e regulatória à URBS S.A., já para tal autorizada na forma da presente lei.

Parágrafo único. O ente gestor e as concessionárias poderão, no interesse comum e mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transportes de Curitiba, e desde que haja equilíbrio econômico e financeiro para mudança de tecnologia do material rodante, ajustar novas obrigações, mediante aditivo contratual, sendo que a frota e a quilometragem das linhas suprimidas serão objeto de remanejamento, obedecidas as proporcionalidades existentes entre as concessionárias conforme as suas áreas preferenciais."

Trata-se de inclusão de artigo que não se refere especificamente ao Sistema Metropolitano e sim a dois Sistemas, o Urbano e o Metropolitano, determinando a criação de um novo ente Gestor, relegando à URBS a simples condição de poder vir a ser esse ente, desde que autorizada pelo Conselho Municipal de Transporte e pelas Prefeituras da Região Metropolitana de Curitiba. Considerando o transporte coletivo como indutor do crescimento ordenado da Cidade, utilizado nos últimos 40 anos como tal.

Outrossim, condiciona através de instituição da lei específica e aprovação dos demais municípios metropolitanos as competências da URBS exclusivamente no Município de Curitiba, limitando e conflitando com o que já está estabelecido no art. 2º.

Além disso, o parágrafo único do art. 3º dá poderes deliberativos ao Conselho Municipal de Transporte, contrariando o estabelecido no Capítulo VIII, que lhe dá poderes meramente consultivos. Independente do aditivo contratual citado, está caracterizado que em eventual implantação do novo modal, o edital já estará condicionado, com sobre-oferta de serviços e, conseqüentemente de custos, pois determina-se o remanejamento dos quilômetros suprimidos.

Por fim, estabelece áreas preferenciais e proporcionalidades existentes entre várias concessionárias, como se estivesse tratando das metodologias estabelecidas na Lei 7.556, de 17 de outubro de 1990. A Lei proposta não estabelece estes feudos, e sim, na sua concepção geral, propõe uma modernidade onde serão premiadas as operadoras que apresentarem os melhores indicadores de qualidade de atendimento ao usuário do transporte coletivo.

Pelos motivos aduzidos, considero o art. 3º e seu parágrafo único contrários ao interesse público, por esta razão veto-os.

Já o inciso IX do art. 12 prevê que:

"Art. 12. (...)

IX - estabelecer convênios, consórcios, contratos ou acordos para integração com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado ou individualmente com cada Município, desde que condizentes com a política de integração e de mobilidade urbana estabelecida em lei, respeitando-se a integração já existente, denominada RIT - Rede Integrada de Transportes de Curitiba e Região Metropolitana, quando da entrada em vigor da presente lei; (...)"

Alerto que, considerando a autonomia dos Municípios, uma lei municipal não deve estabelecer determinações em nível metropolitano, que requer instrumentos específicos para tal fim.

O art. 2º, intrinsecamente, já estabelece a elaboração de instrumentos legais próprios na abrangência metropolitana das competências da URBS. A inclusão estabelecida neste inciso condiciona a elaboração dos convênios à leis de política e mobilidade urbana que ainda não existem nos municípios, colocando inclusive em risco a validade do atual convênio de integração metropolitana. Manter ou não a integração metropolitana existente depende de interesses dos municípios e do estado, bem como de garantias do equilíbrio econômico com tarifas acessíveis. Os procedimentos de integração metropolitano devem evoluir, na busca deste equilíbrio, com novos convênios se necessário. A complementação do inciso limita e condiciona este processo a manutenção de um status que pode ser questionado legalmente pela não cooperação técnica e financeira entre as partes.

Dessa maneira, entendo que o inciso IX do art. 12 é contrário ao interesse público, motivo pela qual veto-o.

Mais adiante o § 3º e seus incisos I e II do art. 14, incluídos pela aprovação da subemenda adita de Proposição nº 36.00057.2007, estabelecem que:

" Art. 14. (...)

§ 3º. No caso de delegação do serviço de transporte coletivo urbano mediante concessão, somente terá direito à renovação do contrato, por igual período, a empresa ou consórcio concessionário que, cumulativamente:

I - tiver operado as linhas objeto da concessão, durante seu prazo inicial, com índice de eficiência igual ou superior a 95% (noventa e cinco por cento) da quilometragem programada mensal;

II - tiver renovado a frota operante conforme os critérios definidos nesta Lei, durante o prazo inicial da presente concessão.

(...)

O inciso I define o direito de renovação de contrato para as prestadoras de serviço que atinjam índice de eficiência igual ou superior

a 95% (noventa e cinco por cento). Para um sistema que já opera com um índice superior a 98% (noventa e oito por cento), o índice proposto não condiz com o padrão desejado pelo município.

Acrescido a isso, o inciso II determina cumulativamente a renovação de contrato para as prestadoras de serviço que renovam a frota de acordo com a lei. Em primeiro lugar este critério não está definido na lei e trata-se de uma obrigação imediata e que não pode ser penalizada apenas na renovação de contrato, sob pena de prejuízos relevantes aos usuários do transporte coletivo.

No tocante ao § 3º do art. 14, esse só tem sentido com a validação de seus incisos. Como estes estão sendo vetados, também é necessário que se veto o § 3º do art. 14 da presente proposição.

Assim, pelos fundamentos apontados, aponho o veto prefectoral ao § 3º e seus incisos I e II do art. 14 da proposição em análise.

Outro veto que deve ser apostado é ao caput art. 27, cuja determinação é a seguinte:

"Art. 27. A forma de remuneração das contratadas será estabelecida em edital licitatório, para cada modalidade de serviço contratado, sendo que, no caso de transporte pelo modal ônibus (veículos sobre pneumáticos) a remuneração aos concessionários operadores dar-se-á mediante remuneração por quilômetro rodado, na forma da presente lei."

Da forma como está escrito, o caput do art. 27 da proposição sob exame está usurpando do Município de Curitiba a sua prerrogativa de definir e optar quanto a melhor forma de remuneração das linhas de Transporte Coletivo, impedindo inclusive a remuneração diferenciada de linhas especiais, como, por exemplo, a linha Turismo.

Destaco que, o parágrafo único do art. 27 pode vigorar mesmo com o veto do caput do art. 27.

Destarte, aponho meu veto ao caput do art. 27 da proposição ora em tela.

Por fim o art. 41 do projeto analisado que dispõe que "Ficam revogadas a Lei nº 7.556, de 17 de outubro de 1990; Lei nº 8.454, de 26 de maio de 1994; Lei nº 8.623, de 28 de abril de 1995; Lei nº 10.000, de 24 de outubro de 2000 e Lei nº 10.442, de 7 de maio de 2002." deve ser vetado pela razão de que se essas leis forem revogadas, as isenções tarifárias lá constantes, por óbvio, deixarão de existir. Isso contraria o interesse público e às disposições constantes do art. 39 do projeto em tela. De modo que também veto o art. 41.

Face ao exposto e por entendê-lo contrário ao interesse público, aponho meu VETO PARCIAL ao art. 3º e seu parágrafo único, inciso IX do art. 12, § 3º e seus incisos I e II do art. 14, art. 27 e art. 41 da Proposição nº 05.00224.2006, ao mesmo tempo em que espero e confio que esta decisão seja mantida pela unanimidade dos ilustres membros dessa colenda Casa Legislativa.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, em 17 de janeiro de 2008.

Carlos Alberto Richa  
PREFEITO MUNICIPAL