LEI COMPLEMENTAR Nº 141 DE 21 DE SETEMBRO DE 2023

"Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Telêmaco Borba."

O Prefeito do Município de Telêmaco Borba, Estado do Paraná, faço saber que a Câmara Municipal aprova e eu sanciono, com base no art. 81, inciso VI da Lei Orgânica Municipal, a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - Do Serviço Municipal de Transporte Coletivo

Art. 1º Os serviços de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Telêmaco Borba serão prestados sob o regime público e privados, regulados pela presente Lei e regulamentados em ato infralegal.

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de Telêmaco Borba, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento provido diretamente pela Administração Pública ou indiretamente mediante entidades administrativas descentralizadas.

§ 1º Considera-se serviço de transporte coletivo público de passageiros as atividades de transporte coletivo tidas por essenciais, reguladas pelo regime jurídico de direito público, operadas em regime de concessão ou permissão.

§ 2º Considera-se serviço de transporte coletivo privado de passageiros as atividades de transporte coletivo prestadas em regime de direito privado, operadas mediante autorização do Poder Público.

Art. 3º Compete ao Município diretamente, através de entidade de administração indireta, ou, indiretamente através de delegação a empresas privadas especializadas, a execução da operação dos serviços de transporte coletivo público municipal do Município de Telêmaco Borba, sob o regime de concessão ou permissão.

Art. 4º O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e predeterminado da população na modalidade fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público.

CAPÍTULO II - Das Diretrizes Aplicáveis ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros

Art. 5º O Serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de Telêmaco Borba obedecerá às seguintes diretrizes.

I. universalidade e socialização do serviço público, devendo o sistema de transporte coletivo público servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitarem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda;
II. isonomia do serviço público, impondo-se a igualdade de tratamento a todos os usuários do serviço, sendo vedadas preferências e preterições sem amparo em situações que as justifiquem, assim como estarão proscritas as diferenças tarifárias quando não respaldadas em fatores legítimos de diferenciação;
III. modicidade tarifária, assegurando-se a todos os usuários tarifas módica e que favoreçam o amplo acesso ao serviço público, sem prejudicar a qualidade do atendimento;
IV. eficiência e qualidade do serviço prestado, devendo a prestação orientar-se a assegurar o conforto, a segurança, a regularidade, a continuidade, a confiabilidade, a frequência e a pontualidade do serviço público;
V. atualidade do serviço público, assegurando-se a constante e permanente atualização tecnológica e metodológica da prestação do serviço público, sempre em benefício da população e dos usuários;
VI. garantia de acesso às pessoas com deficiências e às mais idosas;
VII. integração entre os diversos meios de transporte;
VIII. complementaridade e manutenção da sustentabilidade econômica das várias modalidades de transporte;
IX. tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas;
X. economicidade no planejamento e na delegação do serviço público;
XI. publicidade e participação popular no planejamento e na delegação do serviço público.

CAPÍTULO III - Organização, do Planejamento e da Implantação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros

Art. 6º O planejamento do sistema de transporte coletivo público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá

ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, respeitando, obrigatoriamente, os princípios de planejamento urbano do Estatuto das Cidades - Lei Federal n° 10.257, de 17 de julho de 2002, e na Lei vigente do Plano Diretor Municipal e demais Leis Municipais pertinentes;

Art. 7º A região, cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço de transporte coletivo, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros para área urbana e 1.500 (um mil e quinhentos) metros para área rural, para acesso da residência ou do local de trabalho, para a linha de transporte coletivo mais próxima.

§ 1º Em áreas com características urbanas, que não estejam previstas como zona urbana na legislação vigente de perímetro urbano, o Poder Público, mediante Decreto Regulamentar, poderá reduzir para até 500 metros a distância média máxima admitida para o deslocamento dos usuários de suas residências ou locais de moradia até a linha de transporte coletivo mais próximo.

§ 2º Outros deslocamentos de distância inferior aos previstos neste artigo poderão ser tomados por referência na organização das linhas e dos pontos de transporte coletivo.

Art. 8º O serviço público deve ser planejado de modo a alcançar ampla capilaridade e assegurar a socialização do atendimento, sendo que poderá o Poder Público utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o pagamento da tarifa técnica.

Parágrafo Único. Considera-se tarifa técnica, para os fins deste artigo, o valor idealmente considerado, por usuário, suficiente para viabilizar economicamente a prestação auto-sustentável do serviço público como um todo.

Art. 9º O Município, com base nas diretrizes de seu Plano Diretor, poderá firmar convênios ou contratar consórcios públicos com o Governo do Estado e/ou com os Municípios de sua região para, em cumprimento ao Estatuto das Cidades Lei Federal n° 10.257/2001, planejar e promover a integração regional de sistemas de transporte

coletivo, desde que haja o cumprimento das normas da presente Lei e desde que integralmente respeitado o equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão envolvidos.

§ 1º A decisão de integrar o sistema de transporte municipal com sistemas de transporte de municípios vizinhos, a cargo do Poder Executivo Municipal, deverá, necessariamente, ser precedido de estudo técnico específico, acompanhado pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo, instituído pela presente Lei, e submetida, previamente, a amplo debate popular, através da realização de, no mínimo, uma audiência pública.

§ 2º No caso da integração ser efetuada mediante a contratação de Consórcio Público, além de observar, previamente, o disposto no parágrafo anterior, deverá ser precedida de Lei autorizativa específica e observar os demais requisitos da Lei Federal n°. 11.107/2005 e de seu Decreto Regulamentar.

Art. 10. O Poder Executivo Municipal, por razões de conveniência, oportunidade e eficiência, poderá se valer dos serviços da concessionária do transporte coletivo público para atender as linhas do transporte escolar municipal de responsabilidade da Prefeitura, integrando esse atendimento com o sistema de transporte coletivo público.

§ 1º Para viabilizar o disposto nesse artigo, o Poder Executivo Municipal deverá celebrar termo aditivo específico com a concessionária.

§ 2º O instrumento a que se refere o parágrafo anterior deverá prever remuneração especifica para o serviço a ser custeado com recursos orçamentários do Município.

§ 3º Acaso a integração do transporte coletivo público com o transporte escolar interfira na equação econômica financeira da concessão daquele primeiro serviço, acarretando redução de encargos da concessionária, o Poder Público Municipal deverá promover a competente redução tarifária, em benefício dos usuários do sistema.

§ 4º A integração do transporte coletivo público com o transporte escolar, a que se refere esse artigo, será possível através da criação de linhas especiais, exclusivas para os estudantes, ou integração da demanda usuária de transporte escolar nas linhas regulares do sistema, mediante a utilização de ônibus com modais específicos, tal como exigido pela legislação federal, estadual e municipal atinente ao transporte escolar.

§ 5º O exercício da faculdade prevista no caput desse artigo, pelo Município, com a anuência da concessionária, não poderá jamais significar quebra de equilíbrio econômico-financeiro ou ensejar aumento de tarifa da concessão do transporte coletivo público.

§ 6º A decisão de integrar o sistema de transporte coletivo público com o transporte escolar de responsabilidade da Prefeitura Municipal deverá, necessariamente, ser precedida de estudo técnico e de impacto econômico e financeiro específico, acompanhado pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo, instituído pela presente Lei, devendo sempre privilegiar a melhor integração logística possível entre o sistema público de transporte coletivo e as necessidades do transporte escolar com vistas à redução global dos custos de ambas as modalidades de serviço.

CAPÍTULO IV - Da Formação dos Contratos de Concessão e de Permissão

Art. 11. As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, nos termos desta Lei e demais legislação aplicável.

Art. 12. As licitações para concessão ou permissão de serviço de transporte público de passageiros deverão se processar pela modalidade concorrência pública e, preferencialmente, pelo tipo de licitação que combine os critérios de melhor técnica e menor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, nos termos do art. 15, V da Lei Federal n° 8.987/95.

Art. 13. As licitações serão precedidas de projeto que informe todas as características e detalhamentos da operação do serviço e apresente a planilha tarifária de remuneração do particular, prevendo, despesas fixas e variáveis e índices de consumo de insumos da operação do transporte.

Parágrafo Único. O projeto da concessão, homologado pela autoridade competente para a assinatura do contrato, deverá contemplar:

I. as regiões, áreas e linhas operáveis, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
II. o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade

de prorrogação;

III. as características da infraestrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato, detalhando aquelas que serão providas pelo concessionário e aquelas que serão eventualmente providas pelo Poder Concedente, especificando os bens reversíveis;

IV. as formas de remuneração do serviço e a estrutura tarifária aplicável.

Art. 14. O projeto a que se refere o artigo anterior deverá considerar como 15 (quinze) anos o prazo máximo à operação da concessão, sendo que excepcionalmente outro prazo mais longo poderá ser aplicado desde que seu dimensionamento esteja amparado em razões técnicas e econômico-financeiras.

Art. 15. A estrutura tarifária aplicável à concessão e constante do projeto deverá observar o disposto na presente Lei, que se baseia na estrutura oficial de custos operacionais de transporte urbano recomendada pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Art. 16. O processo licitatório será informado pelos princípios da isonomia, da economicidade, do julgamento objetivo, da vinculação ao edital e do formalismo moderado, entre outros.

Art. 17. Na elaboração do Edital de licitação estão proscritas exigências de habilitação que se configurem excessivas relativamente ao mínimo necessário à adequada e segura execução do objeto contratado, assim como estão proscritas, em licitações que envolvam avaliação de propostas técnicas, critérios técnicos de julgamento que não mantenham relação estreita com a configuração técnica dos serviços a serem concedidos, sob os aspectos qualitativos e quantitativos.

CAPÍTULO V – Disposições Finais

Art. 18. Para fins de atendimento ao disposto no artigo 2º da Lei Federal n° 9.074/95, fica o Poder Executivo Municipal autorizado, a partir da data de publicação da presente Lei, tão logo encerre o contrato de concessão ora vigente, a delegar, mediante concessão, o serviço de

transporte coletivo municipal, pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogável ou renovável por igual período, englobando todo o sistema de linhas municipais planejadas e constantes do Edital de licitação e aquelas que porventura venham a ser criadas durante o mesmo período.

Parágrafo ùnico. A delegação a que se refere o presente artigo deverá ser submetida à prévia licitação, na modalidade concorrência pública, do tipo melhor técnica e melhor tarifa ou menor margem mínima de lucro líquido, observados todos os requisitos procedimentais exigidos na presente Lei, especialmente os relativos ao projeto de operação e ao conteúdo obrigatório do Edital de licitação e da minuta do contrato de concessão.

Art. 19. Fica o Poder Executivo autorizado a expedir normas de caráter operacional e regulamentares a presente Lei.

Art. 20. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogada a Lei n° 1626, de 26 de setembro de 2007 e as demais disposições em contrário.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em 21 de setembro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

P U B L I C A D O - Edição nº: 2229
Data: 21/09/2023 - Boletim Oficial do Município de Telêmaco Borba-PR

MARCIO ARTUR DE MATOS:65229967820

Assinado de forma digital por MARCIO ARTUR DE MATOS:65229967820
Dados: 2023.09.21 14:49:44 -03'00'