

PROGRAMA DE PARCERIAS DO PARANÁ - PAR

CADERNO JURÍDICO

**CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE
IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO,
MANUTENÇÃO E GESTÃO DE PÁTIOS
VEICULARES INTEGRADOS NO ESTADO DO
PARANÁ**

CONCORRÊNCIA Nº [.] / 2021 – DETRAN/PR

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	2
1. DO PROJETO DOS PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS	2
2. DA PUBLICIDADE	3
3. DO INSTITUTO JURÍDICO DA CONCESSÃO	4
3.1. DAS NORMAS LEGAIS	6
3.2. DOS SERVIÇOS PÚBLICOS	6
3.3. DA NECESSIDADE DE LEI AUTORIZATIVA	7
4. DA CONCORRÊNCIA	8
5. DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO	8
6. DO PODER CONCEDENTE	9
7. DO OBJETO DA CONCESSÃO	9
8. DO PRAZO	10
9. DO VALOR	11
10. DA REPARTIÇÃO DAS RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS	11
11. DA LICITAÇÃO	13
11.1. DOS LOTES	13
11.2. DA GARANTIA DA PROPOSTA	16
11.3. DA PROPOSTA ECONÔMICA	16
11.4. DO PLANO DE NEGÓCIOS	17
11.5. DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO	20
11.5.1. DA HABILITAÇÃO JURÍDICA	20
11.5.2. DA REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA	20
11.5.3. DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA	20
11.5.4. DA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA	22
12. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO	23

INTRODUÇÃO

O presente **CADERNO JURÍDICO** tem por escopo a análise dos principais aspectos jurídicos e pontos relevantes da **CONCESSÃO**, precipuamente com relação aos instrumentos convocatórios da **LICITAÇÃO**, cujo objeto é selecionar as **PROPOSTAS** mais vantajosas destinadas à delegação, à iniciativa privada, para a prestação dos serviços de **implantação, operação, manutenção e gestão dos PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, nos 02 (dois) **LOTES**, no âmbito do **ESTADO DO PARANÁ**.

1. DO PROJETO DOS PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS

O Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** foi apresentado ao **CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DO PARANÁ - CPAR**, o qual, em sua 2ª Reunião Ordinária, realizada em 06 de agosto de 2019, autorizou a inserção do projeto em questão no Programa de Parcerias do Paraná - PAR, conforme atribuição expressa, no artigo 8º, inciso I da Lei nº 19.811, de 05 de fevereiro de 2019, sendo a Unidade Setorial do projeto, o **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ – DETRAN/PR**.

Para a estruturação do Projeto, o **CPAR** utilizou-se da possibilidade expressa no artigo 11, inciso II da Lei nº 19.811, de 05 de fevereiro de 2019, deliberando assim, em sua 4ª Reunião Ordinária, realizada em 17 de setembro de 2019, pela realização da estruturação da **CONCESSÃO** pelo Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul – BRDE.

Essa decisão foi tomada, tendo em vista o Acordo de Cooperação Técnica já existente entre o BRDE e o Estado do Paraná, por intermédio da Secretaria de Estado do Planejamento e Projetos Estruturantes - SEPL, celebrado em 15 de março de 2018, com o intuito de desenvolver ações conjuntas para estruturação de projetos de parcerias no âmbito do Estado do Paraná.

Neste sentido, foi firmado Plano de Trabalho, em 23 de setembro de 2019, entre a SEPL, o BRDE, o **DETRAN/PR** e a Polícia Militar do Estado do Paraná, com o intuito de reger os serviços do BRDE para estruturação completa do Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** do **DETRAN/PR**.

Para acompanhar, assessorar e estruturar o Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, juntamente com o BRDE, foi instituído, por meio da Resolução SEPL nº 021, de 14 de agosto de 2019, um Grupo Técnico composto por membros da SEPL, da Polícia Militar do Paraná e do **DETRAN/PR**. Referida Resolução foi substituída pela Resolução SEDEST nº 04, de 01 de março de 2021, com representantes da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo - SEDEST, da Polícia Militar do Paraná e do **DETRAN/PR**.

Além disso, a estruturação do Projeto e elaboração dos instrumentos convocatórios conta com a participação da Superintendência Geral de Parcerias – SGPAP, vinculada à

SEDEST, a qual lhe foi designada, por meio da Resolução SEDEST nº 017, de 19 de março de 2021, algumas atribuições da Unidade Gestora, conforme previsto no artigo 45 do Decreto nº 1953, de 05 de julho de 2019.

A SGPAR também emitiu o Parecer Técnico de que trata o artigo 45 do Decreto nº 1.953/2019, com o intuito de embasar as deliberações do CPAR com relação ao Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**.

No decorrer da elaboração do Projeto, concluiu-se que a opção por realizar a **CONCESSÃO** completa dos serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** seria a melhor alternativa, pois possibilitará a melhor gestão e qualidade dos serviços que, por consequência, irá proporcionar uma maior satisfação na população, solucionando ainda questões administrativas, ambientais e orçamentárias que acabam engessando o Estado.

Em termos qualitativos, os principais impactos da solução proposta são:

- Reorganização administrativa através do remanejamento de pessoal, elevando a capacidade de atendimento aos **USUÁRIOS** dos serviços;
- Aumento da capacidade de segurança viária em função da liberação de cerca de 489 policiais militares atualmente atuantes em pátios veiculares da PMPR;
- Readequação dos pátios veiculares da PMPR e do **DETRAN/PR**, que poderão atender outras demandas de espaço das respectivas entidades;
- Ampliação das ações de controle de zoonoses;
- Criação de um programa de longo prazo de educação e de fiscalização do trânsito, usando um percentual da receita auferida pela **CONCESSIONÁRIA**;
- Geração de empregos diretos e indiretos (aproximadamente 178 vagas de emprego);
- Apoio aos microempreendedores e pequenas empresas, considerando a possibilidade de terceirização dos Serviços de Remoção e a utilização de **PÁTIOS INTERMEDIÁRIOS** nos Municípios mais distantes.

2. DA PUBLICIDADE

Em atendimento ao princípio constitucional da publicidade, deverá ser dada ampla divulgação ao procedimento licitatório.

Nesse sentido, importante destacar que, com o intuito de alinhamento dos interesses e necessidades do Estado e do mercado, já foi realizada sondagem do mercado, na fase inicial do Projeto, com ampla publicidade, por meio da participação dos interessados que, com as colocações e informações extraídas, acabaram colaborando com contribuições e sugestões para a estruturação do Projeto.

Importante mencionar que, para o instituto jurídico da **CONCESSÃO** não há previsão legal que estabeleça a obrigatoriedade de consulta pública, todavia ela é altamente recomendável pelas boas práticas de mercado.

No entanto, o artigo 83 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 39 da Lei Federal nº 8.666/1993 estabelecem a obrigatoriedade de realizar audiência pública, *in verbis*:

Art. 83 Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inc. I, alínea "c" da Lei Federal 8.666/93, **o processo licitatório será iniciado obrigatoriamente com uma audiência pública** concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados.”(grifo nosso)

Por esse motivo e com o intuito de dar ampla publicidade aos instrumentos convocatórios, além de adquirir contribuições e sugestões para a maior viabilidade e eficiência do Projeto, o CPAR, em reunião realizada no dia 12/04/2021, aprovou a realização de Consulta pública, além de Audiências Públicas referente aos instrumentos convocatórios.

3. DO INSTITUTO JURÍDICO DA CONCESSÃO

A escolha do melhor instituto jurídico para a estruturação do Projeto, tendo em vista as diversas modalidades admitidas pelo direito administrativo brasileiro, deve, necessariamente, considerar as vantagens econômicas, contratuais e institucionais que possam resultar desta ou daquela modelagem jurídica, de forma a garantir a melhor gestão dos recursos e bens públicos e, sobretudo, ao interesse público.

Ademais, para a consecução dos objetivos dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, faz-se necessário o investimento em infraestrutura. Assim, a **CONCESSIONÁRIA** deverá aportar investimentos, os quais deverão ser devidamente remunerados ao longo do prazo de vigência da **CONCESSÃO**.

Levando-se em consideração os investimentos necessários e o prazo de vigência contratual, o primeiro aspecto que se considerou foi trazer segurança jurídica para o **CONTRATO**, eliminando-se, portanto, as autorizações e permissões, de caráter precário, e elegendo-se o regime jurídico das **CONCESSÕES**.

Ocorre que o termo jurídico **CONCESSÃO** define uma diversidade de institutos, dentre eles: **(i)** a Concessão de Serviços Públicos; **(ii)** a Concessão de Direito Real de Uso; e, **(iii)** Concessão de Uso de Bem Público, bem como as **(iv)** Concessões Patrocinadas e **(v)** as Concessões Administrativas, regulamentadas pela Lei Geral de Parcerias Público-Privadas (Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004), as quais não foram consideradas por envolverem contraprestação pública do **PODER CONCEDENTE** à **CONCESSIONÁRIA**.

De imediato, foi descartada a Concessão de Direito Real de Uso por não se enquadrar ao projeto, tendo em vista que, nos termos do artigo 7º do Decreto-Lei nº 271, de 20 de fevereiro de 1967, que a instituiu, é o contrato que tem como objetivo a transferência da utilização de terreno público ao particular, como direito real resolúvel, para fins específicos de urbanização, industrialização, edificação, cultivo ou qualquer outra exploração de interesse social.

Nesse mesmo sentido é que foi descartada a Concessão de Uso de Bem Público, tendo em vista não se encaixar na modelagem do Projeto em questão.

Destarte o instrumento jurídico que melhor se encaixa na modelagem do Projeto é a **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**, a qual possui suas normas gerais disciplinadas pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e, no âmbito do Estado do Paraná, pela Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995.

O artigo 2º, inciso II da Lei Complementar nº 76/1995 define Concessão de Serviços Públicos como *“a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, nas modalidades de concorrência ou leilão, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado”*.

Outro ponto importante é que a Lei Complementar nº 76/1995, que estabelece regras para as concessões de serviços públicos no âmbito do Estado do Paraná, estabelece, em seu artigo 1º, § 1º, inciso VIII que são serviços públicos os serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**.

Com efeito, se a própria Lei Complementar nº 76/1995 expressamente estabelece que os serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** são serviços públicos, entendimento este reforçado pelo artigo 2º, inciso VIII, alínea “m” da Lei Complementar nº 222, de 05 de maio de 2020, que dispõe sobre a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná - AGEPAR, então modalidade prevista para o Projeto é a **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**.

Outra consideração a ser feita é que a **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS** pressupõe que os serviços prestados pela **CONCESSIONÁRIA** sejam remunerados por meio de **TARIFAS**, a serem pagas pelos **USUÁRIOS**. Assim, a **TARIFA** passa a ser a receita principal da **CONCESSIONÁRIA**, nos termos do artigo 9º da Lei Complementar nº 76/1995, a qual *“será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de reajuste e revisão previstas na Lei, no edital e no contrato”*.

Neste ponto, importante destacar que no decorrer da modelagem econômica e financeira do Projeto constatou-se que os serviços prestados no âmbito da **CONCESSÃO** de cada **LOTE** poderiam ser remunerados exclusivamente por meio das **TARIFAS** a serem pagas pelos **USUÁRIOS**, bem como por meio da **RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO**.

3.1. DAS NORMAS LEGAIS

Para a estruturação do Projeto, bem como para a elaboração dos instrumentos convocatórios, utilizou as diretrizes e normas relativas à **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**, qual seja a Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995 c/c a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e, subsidiariamente, às de Licitações e Contratos administrativos, qual seja, a Lei nº 15.608, de 16 de agosto de 2007 c/c a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

3.2. DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

Com relação aos serviços públicos, Marçal Justen Filho expressa que:

abandonou-se a concepção global e ampla do serviço público para refugiar-se em um conceito mais restrito, ainda que de maior precisão jurídica. **Trata-se de limitar serviço público às atividades que satisfazem necessidades primordiais ou essenciais dos habitantes por meio de prestações de natureza econômica, antecedida de declaração legislativa**". (grifo nosso)

Nesse sentido, a Lei Complementar nº 230, de 17 de dezembro de 2020, alterou dispositivos da Lei Complementar nº 76/1975, que dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos, bem como dispositivos da Lei Complementar nº 222/2020, que dispõe sobre a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná – AGEPAR.

Na Lei Complementar nº 76/1995, houve o acréscimo do inciso VIII ao § 1º do artigo 1º, o qual declara quais serviços públicos são sujeitos ao regime de **CONCESSÃO**, vejamos:

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão por esta Lei.

§ 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou permissão, ou, quando for o caso, de autorização, os seguintes serviços e obras públicas:

(...)

VIII - serviços públicos na área de trânsito, neles incluídos os serviços de remoção, guarda de veículos, gestão de pátios veiculares e preparação para leilão dos veículos apreendidos e não resgatados nos prazos legais, podendo a concessionária escolher os leiloeiros, respeitadas as disposições previstas no contrato de concessão e na legislação pertinente quanto aos critérios e requisitos para seleção de leiloeiros. (grifo nosso)

Acrescentou ainda, o § 2º ao artigo 1º da Lei Complementar nº 76/1995, com a seguinte redação, ficando o seu atual parágrafo único, renomeado para §1º:

§ 2º Nos serviços descritos no inciso VIII do § 1º deste artigo estão compreendidos aqueles desempenhados pela Polícia Civil, Polícia Militar e Polícia Rodoviária Estadual, desde que regulamentados por convênios de fiscalização de trânsito. (grifo nosso)

Já na Lei Complementar nº 222/2020, acrescentou a alínea “m” ao inciso VII do artigo 2º, conforme se verifica:

Art. 2º Para fins desta Lei Complementar, aplicam-se as seguintes definições:

(...)

VII - serviços públicos delegados, que compreendem:

(...)

m) serviços públicos na área de trânsito, neles incluídos os serviços de remoção, guarda de veículos, gestão de pátios veiculares e preparação para leilão dos veículos apreendidos e não resgatados nos prazos legais, podendo a concessionária escolher os leiloeiros, respeitadas as disposições previstas no contrato de concessão e na legislação pertinente quanto aos critérios e requisitos para seleção de leiloeiros; (grifo nosso)

Ainda, conforme previsto na Constituição Federal, em seu artigo 175, é possível que a prestação de serviços públicos seja realizada pelo privado, por meio do regime de concessão, devendo ser realizados através de licitação, vejamos:

Art. 175 Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou **sob regime de concessão** ou permissão, **sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.** (grifo nosso)

Nesse sentido, destaca-se a inclusão do § 4º, no artigo 271 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que trata dos veículos removidos, o qual prevê que:

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou **por particular contratado por licitação pública**, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. (grifo nosso)

Com isso, conclui-se que os serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, que compreendem os serviços de remoção, guarda, liberação, e leilão de veículos apreendidos, constituem em serviços públicos, primordiais à população, os quais podem ser realizados pelo privado, a ser contratado por licitação pública, por meio do instituto da **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS** mencionada no tópico acima.

3.3. DA NECESSIDADE DE LEI AUTORIZATIVA

Nos termos do artigo 2º da Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995, é vedado aos Estados executarem obras e serviços públicos por meio de **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**, sem lei que lhes autorize e fixe os termos.

Assim, cumpre mencionar que, no Estado do Paraná, a Lei nº 18.666. de 22 de dezembro de 2015 autoriza a **CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS** de remoção, guarda e leilão de veículos dos **PÁTIOS VEICULARES**, a qual foi regulamentada pelo Decreto nº 6.682 de 19 de abril de 2017.

Além disso, conforme mencionado anteriormente, importante salientar a publicação da Lei Complementar nº 230/2020, que alterou dispositivos da Lei Complementar nº 76/1975, também autoriza a **CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS** de **PÁTIOS VEICULARES**, no seu artigo 1º, § 1º, inciso VIII.

4. DA CONCORRÊNCIA

A minuta de **EDITAL** prevê que a **LICITAÇÃO** será realizada na modalidade **CONCORRÊNCIA**, atendendo, portanto, ao contido na norma do inciso II do artigo 2º da Lei Federal nº 8.987/1995 c/c o artigo 2º da Lei Complementar nº 76/1975, conforme exposto abaixo, respectivamente:

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:
(...)

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, **na modalidade de concorrência**, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, **nas modalidades de concorrência** ou leilão, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

5. DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO

O critério de julgamento da **LICITAÇÃO** será o de **MENOR VALOR DA TARIFA** dos serviços, com o intuito de selecionar a **PROPOSTA** mais vantajosa, conforme autoriza o artigo 16, inciso I, da Lei Complementar nº 76/1995, bem como o artigo 15, inciso I da Lei Federal nº 8.987/1995.

A opção pelo critério de seleção levou em conta o modelo de negócio e as projeções financeiras realizadas pela modelagem econômica e financeira, contentando-se o interesse administrativo, com a aferição de requisitos técnicos mínimos e de qualificação técnica a ser demonstrada pelas **PROPOSTANTES**, no âmbito da **LICITAÇÃO**, por meio dos Documentos de Qualificação.

Importante mencionar que o **PODER CONCEDENTE** definiu valores teto para **TARIFAS DE REMOÇÃO, TARIFAS DE GUARDA e RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO**, conforme item 11 do **EDITAL**, a partir dos quais as **PROPOSTANTES** realizarão a **PROPOSTA**.

O **EDITAL** também estabelece critérios de desempate, nos termos da legislação pertinente.

6. DO PODER CONCEDENTE

A perfeita identificação da pessoa jurídica competente para delegar, por meio da **CONCESSÃO**, se mostra imprescindível para a segurança jurídica que se busca no **CONTRATO** em apreço, na medida em que, nos dizeres de Caio Tácito¹, “*a primeira condição de legalidade é a competência do agente*”.

Com isso, o **PODER CONCEDENTE** é o próprio **ESTADO DO PARANÁ**, representado pelo **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ - DETRAN/PR**, entidade autárquica estadual, vinculada à Casa Civil, a quem compete cumprir e fazer cumprir a legislação e normas de trânsito no âmbito do Estado do Paraná, conforme artigo 22 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e Lei nº 7811, de 29 de dezembro de 1983.

7. DO OBJETO DA CONCESSÃO

A **CONCESSÃO**, para a prestação de serviços públicos de implantação, operação, manutenção e gestão dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** de cada **LOTE**, no âmbito do Estado do Paraná, compreende, obrigatoriamente, a prestação dos seguintes serviços:

- Implantação e operacionalização da **CENTRAL DE GESTÃO E MONITORAMENTO**, unidade administrativa de gestão onde deverão ser alocados os principais serviços administrativos relativos à operacionalização, logística, controle e gerência dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, suportada por **PLATAFORMA TECNOLÓGICA**, na forma do **CADERNO DE ENCARGOS**;
- Serviços de Remoção dos veículos apreendidos e/ou removidos nas operações da Polícia Militar e do **DETRAN/PR**;
- Serviços de Remoção dos veículos apreendidos e/ou removidos em razão de ocorrência de trânsito;
- Serviços de Guarda, abrangendo a identificação do veículo, guarda, monitoramento e segurança dos veículos nos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**;
- Serviços de Notificação dos proprietários de veículos, agentes financeiros e/ou dos entes que tenham emitido ordens judiciais sobre o bem, ao longo da Guarda do mesmo no **PÁTIO**;
- Serviços de Liberação dos Veículos para os proprietários que quitarem seus débitos junto ao **DETRAN/PR**;
- Serviços de Liberação de Veículos Leiloados, incluindo o monitoramento da prensagem dos veículos destinados à reciclagem;
- Serviços de preparação para Leilão dos veículos, incluindo a identificação, separação e avaliação do bem;

1 TÁCITO, Caio. **Direito Administrativo**. São Paulo: Saraiva, 1975, p.26

- Serviços de Desembaraço, incluindo os atos necessários, perante as devidas autoridades, para que os veículos com restrições judiciais ou administrativas possam ser leiloados;
- Serviços de Seleção de Leiloeiro, que consiste na escolha de Leiloeiro Oficial para a alienação de veículos, de acordo com os critérios legais e orientações do **DETRAN/PR**;
- Serviços de preparação para Baixa, que consiste na realização dos atos necessários, perante as devidas autoridades, para que os veículos classificados como sucata e reciclagem possam ser leiloados; e
- Serviços de apoio na gestão dos veículos depositados nos pátios atuais do **PODER CONCEDENTE**, que consiste em serviços adicionais de apoio à desmobilização dos referidos pátios.

O objeto da **LICITAÇÃO** poderá abranger, ainda, a prestação dos serviços de Remoção, Depósito, Guarda, Liberação, Preparação para Leilão, Leilão, Prestação de Contas do Leilão e Baixa dos veículos apreendidos por outros órgãos ou entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito em virtude de convênio ou instrumento congênere celebrado entre estes órgãos e entidades e o **PODER CONCEDENTE**, durante o prazo de vigência da **CONCESSÃO**.

O **CADERNO DE ENCARGOS** complementa as cláusulas e disposições do **CONTRATO**, estabelecendo critérios e diretrizes para a adequada e eficiente prestação dos serviços e atividades inerentes ao objeto da **CONCESSÃO**.

Destarte, os instrumentos convocatórios da **LICITAÇÃO** apresentam a definição precisa e suficiente do objeto a ser licitado, nos termos da Súmula 177 do Tribunal de Contas da União - TCU, *in verbis*:

Súmula 177 TCU: A definição precisa e suficiente do objeto licitado constitui regra indispensável da competição, até mesmo como pressuposto do postulado da igualdade entre os licitantes, da qual é subsidiária o princípio da publicidade, que envolve o conhecimento, pelos concorrentes potenciais das condições de licitação.

8. DO PRAZO

O **PRAZO DA CONCESSÃO** será de 20 (vinte) anos, assim considerado, compatível com a amortização de investimentos mínimos obrigatórios a serem realizados ao longo da **CONCESSÃO**, e suficiente para que a **CONCESSIONÁRIA** obtenha o retorno econômico projetado quando da apresentação da sua **PROPOSTA** na **LICITAÇÃO**.

Cumprido destacar que, a modelagem econômica e financeira identificou que a partir do prazo de **CONCESSÃO** de 15 (quinze) anos, seria obtido retorno do investimento (TIR), contudo, foi recomendado que o prazo seja de 20 (vinte) anos, buscando:

- Apresentar modelagem mais conservadora considerando os investimentos iniciais necessários; a dificuldade de financiamento dos investimentos fixos; e a acomodação da variação dos preços na realização dos investimentos fixos; o aumento do custo financeiro

do financiamento dos investimentos fixos;

- Ampliar a atratividade do projeto ao mercado;
- Minimizar o risco de a demanda ser inferior às estimativas iniciais;
- Comportar o aumento dos custos operacionais de remoção e guarda;
- Absorver eventual dificuldade de implementação de reajustes de preços de

TARIFAS.

A vigência estipulada está em conformidade com o artigo 24, § 3º da Lei Complementar nº 76/1995, bem como com o Decreto nº 6.682, de 19 de abril de 2017, que estabelece 25 anos, como prazo máximo de **CONCESSÃO de PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, prorrogável por igual período, conforme se verifica, respectivamente:

Art. 24. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:
(...)

§ 3º O prazo da concessão deve atender, em cada caso ao interesse público e às necessidades ditadas pelo valor do investimento de modo a assegurar a modicidade das tarifas. (grifo nosso)

Art. 3º O prazo da Concessão será de até 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, obedecidas as normas de regência e o edital de licitação. (grifo nosso)

9. DO VALOR

O **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, na data base de setembro de 2020, é de **R\$ 136.370.000,00 (cento e trinta e seis milhões, trezentos e setenta mil reais)** para o **LOTE 1** e de **R\$ 254.028.000,00 (duzentos e cinquenta e quatro milhões, vinte e oito mil reais)** para o **LOTE 2**, correspondentes à somatória da estimativa de receitas operacionais brutas percebidas durante o prazo da **CONCESSÃO**, trazidas ao valor presente pela taxa mínima de atratividade, medida pelo WACC de 8,42% ao ano.

O **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** é meramente indicativo, não vinculando, em nenhuma hipótese, ao **PODER CONCEDENTE**, para fins de recomposição do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do **CONTRATO**.

Não haverá qualquer tipo de remuneração à **CONCESSIONÁRIA**, por parte do **PODER CONCEDENTE**, a qualquer título. Os serviços objeto da **LICITAÇÃO** serão remunerados, exclusivamente, através da cobrança das **TARIFAS**.

Poderá, a **CONCESSIONÁRIA**, explorar fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com vistas a favorecer a modicidade das **TARIFAS**, nos termos do artigo 11 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e de acordo com o **ANEXO X - MINUTA DO CONTRATO**.

10. DA REPARTIÇÃO DAS RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS

A Lei Federal nº 8.987/1995, dispõe em seu artigo 11:

Art. 11 No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, **poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas**, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, **com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 17 desta Lei.”(grifo nosso)

De modo similar, a Lei Complementar nº 76/1995 estabelece em seu artigo 13:

Art. 13 No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, **poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas**, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, **com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 18 desta Lei.”(grifo nosso)

Visando melhor compreender como efetivamente pode se dar esta relação entre **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** auferidas pela **CONCESSIONÁRIA**, cabe observar o que discorre Maurício Portugal Ribeiro (2015):

Note-se que alguns autores de Direito Administrativo, com base na expressão “(...) com vistas a favorecer a modicidade das tarifas (...)” prevista no art. 11, da Lei de Concessões entendiam que todas as Receitas Acessórias geradas pelo concessionário deveriam ser revertidas para a modicidade tarifária.

Esse entendimento, na prática, me parece superado, pois é atualmente claro para os reguladores e agentes públicos encarregados da modelagem de concessões e PPPs que, se todo o ganho decorrente da exploração de Receitas Acessórias for revertido para modicidade tarifária, então o concessionário não terá nenhum incentivo para explorar as Receitas Acessórias. Seria como jogar o bebê fora, juntamente com a água do banho. **Atualmente, quase todos os contratos de concessão ou PPP de grandes infraestruturas preveem regras de compartilhamento das Receitas Acessórias atribuindo montantes aos concessionários que gerem incentivos para a sua exploração.** (grifo nosso)

No Projeto está previsto o compartilhamento das **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** por meio de pagamento, pela **CONCESSIONÁRIA**, de **OUTORGA VARIÁVEL**, ao **PODER CONCEDENTE**, de percentual de 5% da **RECEITA OPERACIONAL BRUTA** da **CONCESSIONÁRIA**, a ser paga anualmente, conforme condições estabelecidas no **CONTRATO**.

As regras e condições em que a **CONCESSIONÁRIA** poderá explorar **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** encontram-se no **CONTRATO**.

Desta forma, verifica-se que há repartição das **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** com o **PODER CONCEDENTE**, haja vista sua consideração na composição da **RECEITA BRUTA ANUAL**, a qual é a base para cálculo da **OUTORGA VARIÁVEL**.

11. DA LICITAÇÃO

A minuta de **EDITAL** prevê que a **LICITAÇÃO** será conduzida em 03 (três) fases distintas e sucessivas, sendo a primeira destinada à abertura e julgamento da **GARANTIA DA PROPOSTA**; a segunda, para abertura e julgamento da **PROPOSTA ECONÔMICA E PLANO DE NEGÓCIO**; e, a terceira, para abertura e julgamento dos **DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO** das 03 (três) **PROponentes** titulares da melhor **PROPOSTA ECONÔMICA** e que tiveram os seus **PLANOS DE NEGÓCIO** considerados compatíveis com as disposições do **EDITAL** e seus **ANEXOS**.

A **LICITAÇÃO** prevê regras e diretrizes para a **CONCESSÃO** dos 02 (dois) **LOTES**, com a seguinte área de abrangência:

- **LOTE 1**: cobertura dos municípios localizados nas Mesorregiões Metropolitana e Centro Oriental, e em parte das Mesorregiões Sudeste e Norte Pioneiro;
- **LOTE 2**: cobertura dos municípios localizados nas Mesorregiões Centro-Sul, Centro-Occidental, Noroeste, Norte Central, Oeste, Sudoeste e em parte das Mesorregiões Sudeste e Norte Pioneiro.

A definição específica da abrangência de cada **LOTE** encontra-se no **CADERNO DE ENCARGOS**.

11.1. DOS LOTES

No decorrer da estruturação do Projeto, o **DETRAN/PR** forneceu alternativas de localização de **PÁTIOS FIXOS**, sendo que a que demonstrou melhor viabilidade, contempla 44 (quarenta e quatro) **PÁTIOS FIXOS** em todo o Estado do Paraná, tendo por base a premissa de um Raio médio de cobertura de 40 km, pois requer menor CAPEX, menor estrutura operacional para administração, e permite uma taxa interna de retorno (TIR) homogênea.

A definição da localização dos **PÁTIOS FIXOS** considerou a distância, em linha reta, de 40 km entre o Município de localização do **PÁTIO FIXO** e os Municípios próximos; o alcance do maior número de representatividade das apreensões e/ou remoções no Estado; o compartilhamento das melhores rotas de deslocamento existentes no Estado; e, a proximidade com as CIRETRANS ou postos avançados do **DETRAN/PR**.

Alguns **PÁTIOS FIXOS** terão Raio médio de cobertura superior a 40 km, contudo, o modelo conceitual prevê que 30% das Remoções sejam realizadas nos **PÁTIOS INTERMEDIÁRIOS**, conforme disposto no **CADERNO DE ENCARGOS**, nos Municípios onde não há suficiente demanda para a implantação do **PÁTIO FIXO**.

Ainda, o dimensionamento de cada **PÁTIO FIXO** foi feito baseado, principalmente, no volume de apreensões e/ou remoções projetadas para sua área de abrangência e no fluxo de movimentação de veículos no pátio, conforme dados estatísticos disponibilizados pelo **DETRAN/PR**.

Além da área ocupada pelos veículos, foi considerado um arranjo de estrutura mínima com as seguintes dimensões:

- Área construída para escritório e portaria: 108 m²;
- Área de circulação de pessoas: 108 m²;
- Área de manobra dos veículos: 25% da área destinada ao estacionamento de veículos;
- Área de estacionamento coberto: 30% da área destinada ao estacionamento de veículos (visando o combate de zoonoses).

Com isso, a estruturação do Projeto analisou diversos cenários, considerando de 01 (um) a 04 (quatro) **LOTES** de **CONCESSÃO**.

Os cenários de 03 (três) e 04 (quatro) **LOTES** não demonstraram atratividade ao mercado, em função da existência de muitos **PÁTIOS** deficitários, que anulariam os ganhos dos **PÁTIOS** superavitários.

A hipótese de **LOTE ÚNICO**, por sua vez, não é recomendada, pois compromete a competitividade do certame, dificultando a participação de pequenas e médias empresas, e, principalmente, dificultando a possibilidade de se obter uma maior modicidade tarifária. Ademais, esta configuração já foi objeto de questionamento pelo TCE-PR em projeto similar anteriormente estruturado.

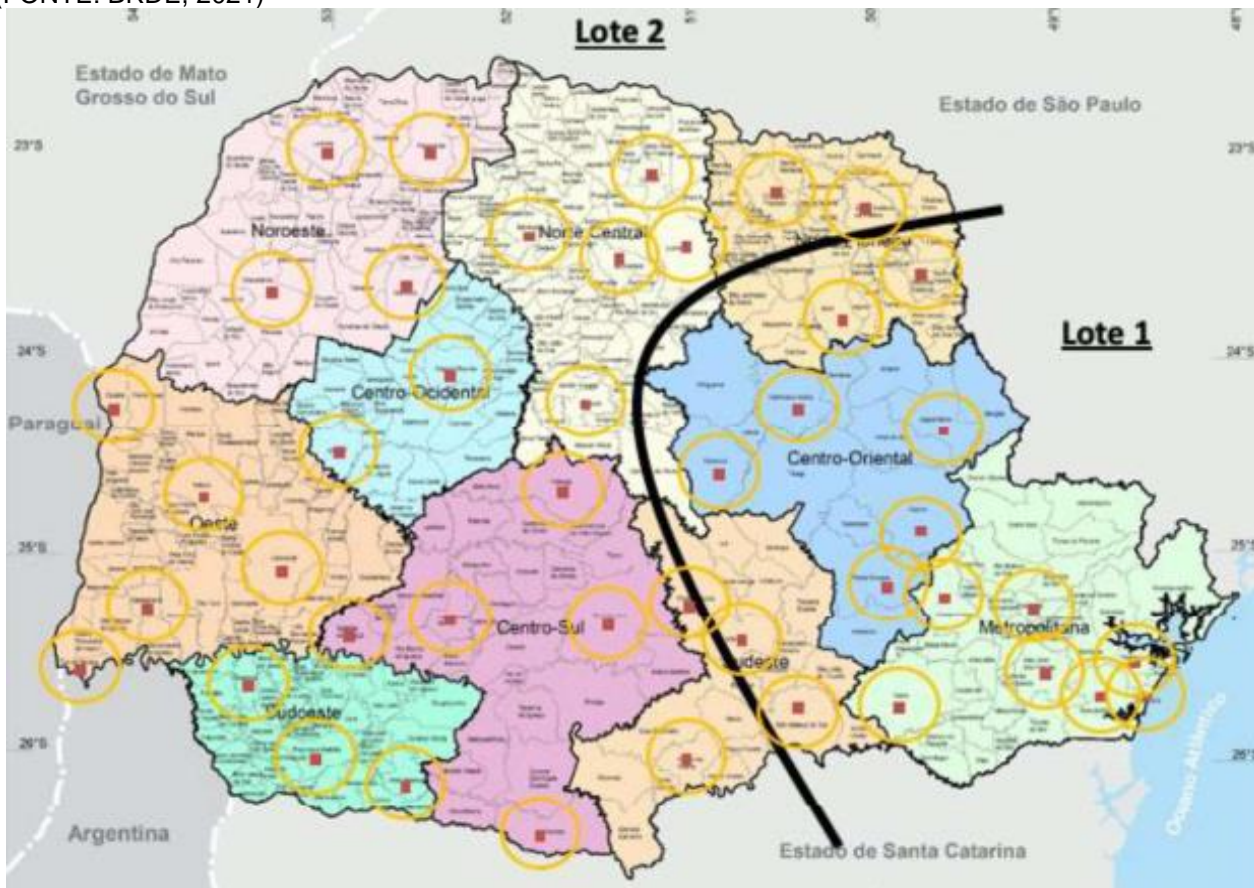
Assim, foi identificado que é mais adequada a divisão em 02 (dois) **LOTES** (FIGURA 1), configurados de modo a se obter Taxa Interna de Retorno - TIR similares ao longo da **CONCESSÃO**.

Apesar das especificidades de cada **LOTE**, a obtenção de uma TIR similar é possível através do balanceamento efetuado na modelagem econômica e financeira e, assim, ambos os **LOTES** são igualmente atrativos.

Deste modo, a definição por 02 (dois) **LOTES** de **CONCESSÃO** confere atratividade ao certame, estimulando a competitividade entre as **PROPOSTANTES**, resultando em **PROPOSTAS** mais vantajosas à Administração Pública e aos **USUÁRIOS**, em especial no que diz respeito aos descontos a serem ofertados nas **TARIFAS**.

Ainda, a configuração determinada para cada **LOTE**, possibilita uma prestação de serviço mais eficiente, como é possível verificar por meio do *Value-for-Money* e os impactos socioeconômico e ambiental do Projeto.

FIGURA 1 - CONFIGURAÇÃO DOS LOTES DE CONCESSÃO E LOCALIZAÇÃO DOS PÁTIOS FIXOS.
(FONTE: BRDE, 2021)



O **LOTE 1**, de modo geral, contempla principalmente a Região Metropolitana de Curitiba, Litoral e Campos Gerais, prevendo **PÁTIOS FIXOS** nos Municípios de: Campo Largo, Castro, Colombo, Guaratuba, Ibaiti, Irati, Jaguariaíva, Lapa, Matinhos, Paranaguá, Ponta Grossa, Reserva, São José dos Pinhais, São Mateus do Sul, Siqueira Campos, Telêmaco Borba.

Complementarmente, o **LOTE 2** abrange as regiões Norte Central, Noroeste, Oeste, Sudoeste, Centro-Ocidental, Centro-Sul e parte do Sul, prevendo **PÁTIOS FIXOS** nos Municípios de: Apucarana, Cambé, Campo Mourão, Cascavel, Cianorte, Cornélio Procópio, Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Guaíra, Guarapuava, Ivaiporã, Laranjeiras do Sul, Loanda, Londrina, Maringá, Medianeira, Palmas, Paranavaí, Pato Branco, Pitanga, Prudentópolis, Quedas do Iguaçu, Realeza, Santo Antônio da Platina, Toledo, Ubatuba, Umuarama, União da Vitória.

Cabe observar que o certame não excluiu a possibilidade de ambos os **LOTES** serem adjudicados por um único participante, desde que cumpridas as condições de participação em ambos os **LOTES** como apresentação da **GARANTIA DA PROPOSTA**, atestado de Capacitação Técnica, Qualificação econômica e Financeira, apresentação do

PLANO DE NEGÓCIO, nos termos do **EDITAL**, além de **COMPROMISSO DE INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO** para cada **LOTE**.

11.2. DA GARANTIA DA PROPOSTA

A **GARANTIA DA PROPOSTA** deverá ser apresentada no **ENVELOPE 1**, conforme diretrizes constantes no **EDITAL**.

Cada **PROPONENTE** deverá apresentar, a **GARANTIA DA PROPOSTA**, no valor mínimo de **R\$ 1.565.000,00 (um milhão, quinhentos e sessenta e cinco mil reais)** para o **LOTE 1** e **R\$ 2.855.000,00 (dois milhões, oitocentos e cinquenta e cinco mil reais)** para o **LOTE 2**, valores esses equivalentes a 1% (um por cento) do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, as quais deverão ser prestadas em nome do **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ - DETRAN/PR**.

11.3. DA PROPOSTA ECONÔMICA

A **PROPOSTA ECONÔMICA** deverá constar do **ENVELOPE 2**, conforme diretrizes constantes do **EDITAL**.

A **PROPOSTA ECONÔMICA** deverá ser elaborada considerando todos os investimentos, tributos, taxas, contribuições, custos e despesas incidentes para a execução do objeto da **CONCESSÃO** e excluindo qualquer benefício fiscal, bem como deve utilizar como base os valores referência constantes no item **11** do **EDITAL**, conforme se verifica da tabela abaixo:

TABELA 1 – TARIFAS DE REFERÊNCIA

TIPO DE VEÍCULO	TARIFA DE REMOÇÃO (R\$)	TARIFA DE GUARDA (R\$/DIA)	RENDA DE SERVIÇO DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO (R\$/VEÍCULO)
VEÍCULOS LEVES TIPO A	190,15	31,64	75,00
VEÍCULOS LEVES TIPO B	237,69	39,55	75,00
VEÍCULOS PESADOS	356,53	59,33	75,00

No decorrer da estruturação do Projeto, constatou-se a necessidade de reajuste das **TARIFAS** praticadas pelo **DETRAN/PR**, independentemente do tipo de veículo, as quais atualmente são de:

- Tarifa de remoção: R\$ 100,29 (cem reais e vinte e nove centavos);
- Tarifa de guarda: R\$ 27,66 (vinte e sete reais e sessenta e seis centavos).

Ainda, as **TARIFAS** devem ser suficientes para remunerar os custos de operação dos serviços, as despesas de capital e o custeio da atividade de fiscalização do trânsito, bem como da segurança viária.

Conforme constatado na elaboração do Projeto, as tarifas atuais já estão muito defasadas do custo operacional real que a **AUTORIDADE DE TRÂNSITO** tem em suas operações.

Portanto, buscou-se o cálculo de **TARIFAS** que viabilizem a sustentabilidade financeira dos serviços, sem onerar a sociedade, e colaborando para a redução dos atos de infração.

Os novos valores foram definidos com base nas tarifas de serviço previstas no Decreto nº 6.682/2017, atualizadas, conforme § 4º do artigo 4º, pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do IBGE até o mês de maio de 2020, resultando em um reajuste equivalente a 10,16%.

Ainda, adotaram-se **TARIFAS** diferenciadas, categorizando os veículos em 03 (três) tipos distintos, conforme consta no Decreto nº 6.682/2017. Assim, o “Veículo Leve Tipo A” e o “Veículo Pesado”, passariam a ter, respectivamente, 80% e 150% do valor da tarifa do “Veículo Leve Tipo B” reajustado pelo **IPCA**, conforme apresentado na Tabela de referência para a **PROPOSTA ECONÔMICA**, ilustrada acima.

Constatou-se que os novos valores de **TARIFAS** estão consizentes com às práticas de mercado, suportam os custos da operação e conferem atratividade à **CONCESSÃO**.

Além disso, foi identificada a necessidade de inserção de receita operacional referente à **RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO**, no valor de R\$ 75,00 (setenta e cinco reais) por veículo, proveniente da receita decorrente da alienação deste. Receita essa como condição motivadora para a **CONCESSIONÁRIA**, na agilidade e qualidade de preparação dos veículos para leilão.

Assim, tem-se a tabela, conforme anteriormente demonstrada, que será utilizada como base na **PROPOSTA ECONÔMICA** a ser apresentada pelos **PROPONENTES**.

11.4. DO PLANO DE NEGÓCIOS

Juntamente com a **PROPOSTA ECONÔMICA**, no **ENVELOPE 2**, deverá conter o **PLANO DE NEGÓCIO**, conforme expresso no **EDITAL**.

O **PLANO DE NEGÓCIO** apresentado deverá conter uma **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DO PLANO DE NEGÓCIO**, elaborada por Instituição Financeira, declarando a análise e atestando a sua exequibilidade e financiabilidade, conforme modelo constante do **EDITAL**.

Ainda, a **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DO PLANO DE NEGÓCIO** deverá ser acompanhada de **TERMO DE CONFIDENCIALIDADE**, com o conteúdo mínimo do disposto no **EDITAL**.

O **PLANO DE NEGÓCIO** é considerado um dos principais instrumentos para a análise das condições econômicas e financeiras do negócio.

Assim, a Instituição Financeira poderá, de antemão, verificar a viabilidade dos aspectos econômico e financeiro do **PLANO DE NEGÓCIO** da **PROPONENTE**, bem como de que este está de acordo com os parâmetros estabelecidos no **EDITAL** e seus **ANEXOS**.

Pode-se atribuir, assim, 02 (duas) perspectivas para o **PLANO DE NEGÓCIO**. A primeira, diz respeito à visão da **PROPONENTE** sobre a execução do **CONTRATO** de **CONCESSÃO**. Esta perspectiva pressupõe o planejamento e organização das ações e recursos por parte da futura **CONCESSIONÁRIA**, de forma que se possa identificar, com clareza, os investimentos, fontes de financiamentos, riscos, retornos e as condições de viabilidade econômico-financeira para a execução do **CONTRATO**, com destaque para o orçamento, custos e cronograma físico-financeiro das obras. Em outras palavras, a **PROPONENTE** estabelece o seu plano de implantação e gerenciamento da **CONCESSÃO**.

A segunda perspectiva está na visão do **PODER CONCEDENTE** que pode identificar como a **PROPONENTE** se propõe a executar a **CONCESSÃO**, caso seja a **ADJUDICATÁRIA** e venha a celebrar o **CONTRATO**, determinando se o plano de implantação e gerenciamento é consistente, está em consonância aos requisitos e diretrizes do **EDITAL** e, principalmente, se é exequível, servindo como indicativo para fins de recomposição do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** durante a execução do **CONTRATO**.

Esta segunda perspectiva também é aplicada à Instituição Financeira que deverá atestar a financiabilidade (possibilidade e oportunidade de financiamento dos investimentos necessários para a execução do **CONTRATO**) do **PLANO DE NEGÓCIO** a ela apresentado pela **PROPONENTE**. Neste caso, a Instituição Financeira auxiliaria a **PROPONENTE** a estruturar sua operação de modo a garantir as condições de execução do **CONTRATO** caso venha a ser a **ADJUDICATÁRIA** da **LICITAÇÃO**.

Ainda, a Instituição Financeira, em seus departamentos de análise de projetos, possui *expertise* na análise e o diagnóstico da viabilidade econômico-financeira de projetos de investimentos públicos e privados, reduzindo assim, o risco de análises e diagnósticos parciais ou incorretos por parte do **PODER CONCEDENTE**.

Deste modo, além do supracitado, o **PLANO DE NEGÓCIO** deverá indicar no mínimo:

- A projeção dos valores provenientes do recebimento das **TARIFAS**, em base anual, durante todo o prazo da **CONCESSÃO**;
- As projeções das demais receitas operacionais e não operacionais;

- Os desembolsos referentes aos serviços, destacando as parcelas de depreciação/amortização e de tributos incidentes sobre as receitas;
- O pagamento da outorga no valor de 3,5% sobre a **RECEITA BRUTA ANUAL**, a ser paga anualmente ao **PODER CONCEDENTE** no prazo de 30 (trinta) dias após a apuração;
- A aplicação em ações voltadas à fiscalização, campanhas publicitárias e a aquisição de equipamentos para a Autoridade de Trânsito, no montante de 1,5% sobre a **RECEITA BRUTA ANUAL**;
- Os desembolsos com investimentos/imobilizados necessários à aquisição de equipamentos e sistemas de controle, estabelecidos a preços e quantidades globais fixos, referentes à execução dos serviços, em conformidade com as metas e padrões de desempenho indicados no **CONTRATO**;
- A composição do capital social da **SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO**, sua distribuição, parcelas e prazos de subscrição e integralização, de acordo com o **COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**;
- A descrição de recursos próprios a serem aportados na **SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO**, além do capital social, indicando a sua modalidade, características, prazos e garantia de sua subscrição e integralização, de acordo com o constante do **COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**;
- A indicação do(s) financiamento(s) a ser(em) contratado(s) pela **CONCESSIONÁRIA**, apontando as principais características da(s) operação(ões), tais como taxas de juros, moeda, prazos de carência e amortização, vencimentos, comissões e garantias.

Importante mencionar que, a exigência, nos instrumentos convocatórios da **LICITAÇÃO** objetivando celebração de **CONTRATOS** de **CONCESSÃO**, de que a Instituição Financeira analise e valide as premissas adotadas no **PLANO DE NEGÓCIO** da **PROPONENTE** vem sendo amplamente utilizada por grande parte dos Estados brasileiros e pelo Governo Federal.

Quanto a exigência da Instituição Financeira, responsável pela análise do **PLANO DE NEGÓCIO**, possuir patrimônio líquido de no mínimo R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), importante mencionar que este valor é usualmente utilizado pelo Governo Federal, o qual atualmente aumentou o montante exigido para R\$ 540 milhões, conforme previsto no Edital da Concessão nº 01/2019.²

Este valor se demonstra razoável, uma vez o patrimônio líquido da grande maioria das Instituições Financeiras demonstra ser aquém do valor solicitado no **EDITAL** da presente **CONCESSÃO**, conforme informações disponíveis no sistema do Banco Central.³

² <https://antt-hml.antt.gov.br/documents/359170/804315/Edital.pdf/e0f08452-6967-e879-4412-f821941d3ac1?t=1592943072210>

³ https://www3.bcb.gov.br/informes/index_embedded.html#/instituicao

11.5. DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

Os **DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO** deverão constar no **ENVELOPE 3**, conforme diretrizes constantes no item **19** do **EDITAL**.

11.5.1. DA HABILITAÇÃO JURÍDICA

A documentação relativa à Habilitação Jurídica está de acordo com o disposto no art. 74 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 28 da Lei Federal nº 8.666/1993.

11.5.2. DA REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA

A documentação relativa à regularidade fiscal e trabalhista está de acordo com o disposto no artigo 75 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/1993.

11.5.3. DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

O **EDITAL** não prevê a fase de **PROPOSTA** técnica, por não ser condizente com o objeto do certame, tendo em vista que não haveria, de plano, técnica a ser demonstrada, pela **PROPONENTE**, como requisito de classificação.

Conquanto, não há dúvidas de que requisitos, ainda que mínimos, de Capacitação Técnica deverão ser comprovados pelas **PROPONENTES**, conforme previsto no artigo 76 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 30 da Lei Federal nº 8.666/1993, com o intuito de verificar se possuem condições técnicas necessárias e suficientes para, em se sagrando vencedora do certame, cumprir o objeto da **CONCESSÃO** de forma satisfatória.

Esta regra destina-se a evitar formulações vagas e genéricas para o fim de identificar a experiência técnica a ser demonstrada em Licitações. Se vagamente formulada, a exigência permitiria o uso de um excessivo espaço discricionário pela Administração no momento futuro da conferência do juízo de capacitação técnica, o que desafiaria o princípio do julgamento objetivo e traria riscos à isonomia.

Com vistas a atender a determinação da legislação, as **PROPONENTES** deverão demonstrar, por meio de atestado(s), o desempenho no tocante às atividades pertinentes e compatíveis em características com o objeto da **LICITAÇÃO**, conforme estabelecido no **EDITAL**.

Por esse motivo é que foi solicitada a demonstração de capacidade técnico-operacional por meio de comprovação de aptidão da **PROPONENTE** individual ou por 01 (uma) das integrantes do **CONSÓRCIO**, mediante a apresentação de, no mínimo, 01 (um) atestado, expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando:

- Para o **LOTE 1**: transporte, armazenagem e movimentação de, no mínimo, 5600 (cinco mil e seiscentos) veículos (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete ou camioneta), em período não superior a 01 (um) ano;
- Para o **LOTE 2**: transporte, armazenagem e movimentação de, no mínimo, 8700 (oito mil e setecentos) veículos (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete ou camioneta), em período não superior a 01 (um) ano;

Optou-se em solicitar essa qualificação técnica, uma vez que foi levada em consideração, os dados disponibilizados pelo **DETRAN/PR**, dos últimos 05 (cinco) anos das apreensões e/ou remoções realizadas no Estado do Paraná.

Os estudos apontaram que a estimativa é de que o **LOTE 1** gire em torno de 17.200 (dezesete mil e duzentos) veículos/ano, e o **LOTE 2** em aproximadamente 31.500 (trinta e um mil e quinhentos) veículos/ano.

Levando em conta as informações supracitadas, as quantidades exigidas para comprovação técnica no certame relacionadas ao **LOTE 1**, de 5.600 (cinco mil e seiscentos) veículos/ano apresenta a proporção de 32,5%, em relação à estimativa de apreensões anual. Já o **LOTE 2**, a quantidade exigida de 8.700 (oito mil e setecentos) veículos/ano expressa a proporção de aproximadamente 27,6% do total estimado anual.

Verifica-se que em ambos os **LOTES** a quantidade exigida para a capacitação técnica se encontra em um percentual inferior a 50% referente ao objeto do **CONTRATO**. Esse parâmetro está perfeitamente consonante com a orientação jurisprudencial das instâncias de controle, para que não haja cerceamento de **PROPOSTANTES** na **licitação**, conforme explicita o acórdão nº 1052 de 2012 do Tribunal de Contas da União.

Ainda, precisamente para evitar escolhas excessivamente subjetivas é que a legislação impõe a obrigação dos editais serem exatos e específicos em relação à exigência de capacitação técnica, desde que, como se verifica do Projeto, sejam todas proporcionais e compatíveis à dimensão técnica e ao porte financeiro do objeto a ser licitado.

Neste sentido, Marçal Justen Filho⁴ ensina que:

Não é suficiente, por outro lado, delimitação implícita dos requisitos de participação. **As exigências quanto à qualificação técnica devem estar previstas de modo expresse.** Para tanto, a Administração deverá verificar os requisitos para o desempenho das atividades que constituirão o encargo do sujeito contratado. (grifo nosso)

Ademais, é de bom alvitre reforçar que as regras do **EDITAL** se afiguram menos exigentes em relação à dimensão do objeto da **CONCESSÃO**, cumprindo-se, sob os ângulos qualitativo e quantitativo, parâmetros menos rigorosos que aqueles atinentes à execução do **CONTRATO**.

⁴ Comentários da Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 15ª ed. São Paulo: Dialética, 2012, p. 493.

Assim sendo, o rol de exigências trazido pelo **EDITAL** cumpre a finalidade das regras legais ao enumerar e especificar, com o detalhamento exigido, todas as parcelas técnicas relevantes para a execução do objeto, em cada **LOTE**, bem como exigindo-se até 50% dos quantitativos mínimos previstos.

11.5.4. DA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

A documentação relativa à qualificação econômica financeira estabelecida no **EDITAL** está de acordo com o disposto nas normas do artigo 77 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 31 da Lei Federal nº 8.666/1993, bem como com as determinações do Tribunal de Contas.

Vejamos o que diz a doutrina a respeito da qualificação econômico-financeira, através dos dizeres de Mauricio Portugal Ribeiro⁵:

Em primeiro lugar é preciso assinalar que a Lei 8.666/93 é de aplicação subsidiária às concessões comuns e PPPs para prestação de serviços públicos, isto é, conforme diz o caput do art.18 da Lei 8.987/95, “o edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos [. . .] ” . Frise a expressão no que couber . E, como nas concessões comuns ou PPPs para a prestação de serviços públicos a qualificação econômico financeira dos participantes da licitação tem importância muito superior do que nas licitações de contratos regulados pela Lei 8.666/93, **nos parece plenamente justificável a interpretação que, para os casos de desestatização de serviços, seja viável a cumulação da exigência de garantia de proposta, patrimônio líquido mínimo e capital social mínimo. Por tanto, nossa posição é que é viável cumular essas exigências em licitações de concessão comum e PPPs.** (grifo nosso)

Assim, para a qualificação econômico-financeira da **PROPONENTE**, o **EDITAL** estabeleceu os seguintes documentos:

- Certidão negativa de falência, recuperação judicial ou extrajudicial expedida em um prazo não superior a 60 (sessenta) dias da data de abertura da **LICITAÇÃO** prevista no Preâmbulo do **EDITAL**, pelo distribuidor forense da sede ou domicílio da **CONCORRENTE**, a ser apresentada conforme declaração de inexistência de processo falimentar, recuperação judicial ou extrajudicial; liquidação judicial ou extrajudicial; insolvência; administração especial temporária ou sob intervenção do órgão fiscalizador competente;
- Balanço Patrimonial e Demonstrações Contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei e auditados por auditoria independente, nos casos exigíveis, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios;
- **COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**, no montante igual ou superior a **R\$ 4.640.700,00 (quatro milhões,**

⁵ Concessões e PPPs – Melhores Práticas em Licitações e Contratos. São Paulo: Atlas, 2011, p. 24.

seiscentos e quarenta mil e setecentos reais) para o **LOTE 1** e **R\$ 8.437.500,00** (oito milhões, quatrocentos e trinta e sete mil e quinhentos reais) para o **LOTE 2**;

- **Declaração de Capacidade Financeira.**

12. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

O direito ao **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** dos contratos administrativos encontra-se assegurado no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal e deve ser ainda mais garantido nos contratos de longo prazo.

Neste sentido, o **CONTRATO** estabeleceu a Alocação de Riscos entre as **PARTES**, alocando os riscos à **PARTE** que terá melhores condições de administrá-los, eficientemente.

Não há dúvidas que os contratos de longo prazo deverão possibilitar a adequação às mudanças tecnológicas e de mercado que vierem a surgir. Disto decorre a necessidade de conjugar a segurança jurídica com as mudanças econômicas e sociais que possam advir ao longo dos anos.

Com isso, o **CONTRATO** estabeleceu que, quando uma das **PARTES** se sentir prejudicada, poderá requerer a revisão do equilíbrio contratual, desde que efetivamente se verifique significativa alteração dos custos ou receitas, para mais ou para menos, mediante a ocorrência de uma ou mais das seguintes condições nele estabelecidas.

O cálculo para recomposição do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do **CONTRATO** será realizado de forma que o valor presente líquido do **FLUXO DE CAIXA MARGINAL**, projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, seja nulo.

Além disso, vejamos o que ensina a doutrina, nas palavras de Marçal Justen Filho⁶

(...) é imperioso que o ato convocatório já disponha, então, acerca de futuras alterações significativas sobre o objeto ou as condições do contrato, previsíveis de antemão. Trata-se de aperfeiçoamento, ampliação ou incremento nas condições de execução do objeto, relativamente às condições iniciais de seu desempenho. Vale dizer, o licitante é convidado a formular proposta para desempenhar o objeto em certas e determinadas condições. Mas, além disso, preveem-se desde logo alterações eventuais, que poderão (ou não) vir a ser impostas pela Administração. **O particular assume, então, o dever de arcar com os efeitos dessas futuras modificações. Se o edital nada dispusesse acerca dessas expansões, seria questionável a possibilidade de sua implementação sem a realização de novo e distinto contrato (precedido de outra licitação).** Como o edital já anunciou a ocorrência de tais modificações, todos os potenciais interessados encontravam-se em condições de disputar, formulando a proposta mais vantajosa possível. (grifo nosso)

⁶ Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003, p. 320.

Com isso, verifica-se que as regras de **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** estabelecidas no **CONTRATO** estão de acordo com o que a legislação prevê, bem como com o que a doutrina expressa.

Outro ponto importante é a previsão de **REVISÃO ORDINÁRIA** a cada 05 (cinco) anos, contados da data de celebração do **CONTRATO**, bem como de **REVISÕES EXTRAORDINÁRIAS**, desde que comprovada a sua necessidade.

As revisões periódicas, nos dizeres de Fernando Vernalha Guimarães⁷, tem a “*função de propiciar um retrospecto histórico da execução do contrato e confrontá-lo com as perspectivas das partes para os próximos períodos*”.

Não há dúvidas que os contratos de longo prazo deverão possibilitar a adequação às mudanças tecnológicas e de mercado que vierem a surgir. Disto decorre a necessidade de conjugar a segurança jurídica com as mudanças econômicas e sociais que possam advir ao longo dos anos.

⁷ Guimarães, Fernando Vernalha. **O Equilíbrio Econômico-Financeiro nas Concessões e PPPs: formação e metodologia para recomposição.** *In*: Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e a Taxa Interna de Retorno: a lógica das concessões e das parcerias público-privadas. Coor. Egon Bockmann Moreira. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p.95.