



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

APENSADOS

AUTOR:  
(DO SR. ROLAND LAVIGNE)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA: Estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.

DESPACHO: 08/04/99 - (ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

AO ARQUIVO, EM 19/05/99

REGIME DE TRAMITAÇÃO ORDINÁRIA	
COMISSÃO	DATA/ENTRADA
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS		
COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

## DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /

83

DE 199

574

PROJETO DE LEI Nº



PROJETO DE LEI N° 574, DE 1999  
(DO SR. ROLAND LAVIGNE)

Estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Esta lei institui as diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.

§ 1º Considera-se alternativa a modalidade que, sob parâmetros diferenciados, complementa os serviços oferecidos, em veículos de maior capacidade, pelas empresas dos sistemas de transporte público coletivo urbano.

§ 2º Esta lei não se aplica ao transporte individual de passageiros por veículos de aluguel.

Art. 2º A modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano, doravante denominada transporte alternativo, tem sua instituição condicionada à aprovação de norma legal que a regulamente, no âmbito local, observadas as disposições desta lei.

Art. 3º A delegação do serviço de transporte alternativo é regida pelas Leis nº 8.987, de 1995 e nº 8.666, de 1993.



Art. 4º O transporte alternativo deve explorar itinerários e horários não servidos pelas empresas dos sistemas de transporte coletivo, sendo permitido o compartilhamento somente quando:

I - o transporte alternativo proporcione padrão de conforto e atualidade superior ao das linhas convencionais, devendo-se lhe impor tarifa mais elevada do que a que nestas se praticar;

II - o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via ateste que o ingresso de novos veículos de transporte coletivo não criará obstáculo à livre circulação e à segurança dos demais veículos e dos pedestres;

III - a oferta de lugares proporcionada pelos veículos de transporte alternativo seja inferior a dos veículos de maior capacidade.

Parágrafo único. O compartilhamento pode ser permitido ainda, em caráter transitório, quando, por motivo de força maior, for necessário o incremento do número de veículos de transporte coletivo para suprir a demanda em determinado itinerário ou horário.

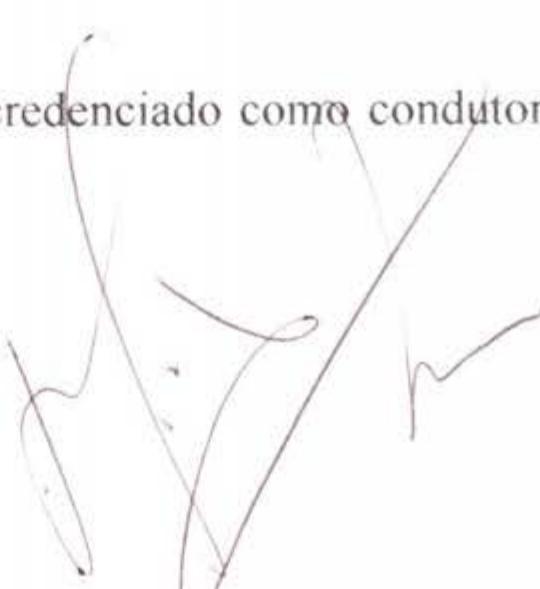
Art. 5º Os veículos postos a operar no transporte alternativo devem:

I - ter lotação inferior a do veículo de menor capacidade posto a operar no sistema de transporte público coletivo local;

II - ter limite de tempo de uso em serviço inferior ao imposto aos veículos do sistema de transporte público coletivo local;

III - atender às exigências da legislação de trânsito, e ser submetidos à inspeção semestral pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou Distrito Federal para verificação dos equipamento obrigatórios e de segurança;

Art. 6º Somente pode ser credenciado como condutor de veículo de transporte alternativo aquele que:





I - estiver habilitado, na forma da lei, como condutor de veículo de transporte coletivo de passageiros;

II - apresentar certidão negativa de feitos criminais.

Parágrafo único. O credenciamento deve ser cancelado quando comprovar-se que o condutor cometeu uma falta gravíssima ou mais de uma falta grave nos últimos doze meses.

Art. 7º Todo veículo colocado a operar no serviço de transporte alternativo deve mostrar, em local facilmente visível, o itinerário que está autorizado a cumprir, o valor da tarifa de serviço e o devido credenciamento.

Art. 8º É proibido o transporte de passageiros em pé e de carga nos veículos de transporte alternativo.

Art. 9º O regime tarifário, as especificações operacionais, o planejamento, as normas disciplinares e a fiscalização do transporte complementar, esta exercida em conjunto com a autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via, são atribuições do poder público concedente, observado o disposto nesta lei.

Art. 10 Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O transporte coletivo realizado por intermédio de veículos de menor capacidade - Kombis, Vans, etc. - é cada vez mais comum nas cidades brasileiras, reflexo das insuficiências da maioria dos sistemas de transporte coletivo realizado por ônibus urbanos, bem assim, da passagem de trabalhadores do setor formal da economia para áreas onde não vigoram limitações de ordem administrativa, tributária, trabalhista e previdenciária.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Na maior parte das localidades onde atuam os transportadores informais, inexiste regulamentação que lhes estabeleça direitos e responsabilidades, limitando-se o poder público, normalmente, a impor seu poder de polícia para frear a atividade ilegal, o que vem provocando inúmeros distúrbios sociais.

A falta de uma diretriz nacional acerca do assunto certamente desencoraja os municípios a tentar solucionar a questão de maneira pacífica, preservando os interesses do setor convencional de transporte, abrindo espaço para a atuação legal dos novos transportadores e ampliando a oferta de serviços diferenciados para os usuários.

Esta iniciativa procura acalentar a tarefa dos entes públicos que desejem abrigar em seu sistema de transporte urbano essa nova modalidade. Em regra, lançou-se mão de princípios e mandamentos genéricos, capazes de orientar a regulamentação do assunto sem tolher a liberdade de organização dos serviços pelo poder local.

Fundamental, contudo, que tenha ficado caracterizada a natureza complementar do serviço de transporte alternativo, única maneira de se evitar a concorrência predatória que tem grassado em quase todas as cidades por ele servidas, prejudicial para empresas, usuários, poder público e para os próprios transportadores informais.

Espera-se que a ordenação aqui dada à matéria possa contribuir para o início do equacionamento dos problemas enfrentados no âmbito municipal.

Sala das Sessões, em 08 de Novembro de 1999.

Deputado Roland Lavigne

900835.065



## LEI N° 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

REGULAMENTA O ART. 37, INCISO XXI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, INSTITUI NORMAS PARA LICITAÇÕES E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

### CAPÍTULO I Das Disposições Gerais

#### SEÇÃO I Dos Princípios

Art. 1º - Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

.....



**LEI N° 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995**

DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO E  
PERMISSÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS  
PÚBLICOS PREVISTO NO ART.175 DA  
CONSTITUIÇÃO FEDERAL, E DÁ OUTRAS  
PROVIDÊNCIAS.

**CAPÍTULO I**  
**Das Disposições Preliminares**

Art. 1º - As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art.175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

---



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI N° 574/99

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 25/05/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 1º de junho de 1999

Ruy Omar Prudêncio da Silva  
Secretário



Ao lado dos aspectos atinentes ao mérito propriamente dito, entendemos oportuno ressaltar mais uma observação em relação à proposta apresentada. A dosagem perfeita entre o formal e o informal, o controlado e o não controlado, é formula que somente os gestores do sistema de transporte vão poder encontrar, com sucesso, no âmbito de suas respectivas jurisdições. Daí porque vemos com bastante cautela, em princípio, iniciativas tendentes a impingir condutas e uniformizar procedimentos nesse campo específico da atividade de transporte.

Dispensando, enfim, outros argumentos, limitemo-nos a observar decisões anteriores deste próprio Colegiado que, reiteradamente, tem manifestado-se contrário à aprovação de uma norma federal que regulamente a matéria. Por que, agora, deveria esta Comissão posicionar-se de maneira diferente?

**Sendo o que se tinha a dizer, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 574, de 1999.**

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 1999.

Deputado Antônio Geraldo  
Relator

910626.065



## CÂMARA DOS DEPUTADOS



utilizados. Estas falhas superam de longe as vantagens tradicionalmente alegadas do transporte alternativo - mais ágil, flexível e conveniente para o usuário. Na verdade, a conveniência que prevalece é a do operador. A oferta faz-se, em geral, de forma muito aleatória, com itinerários, freqüências e horários de operação sendo estabelecidos primordialmente em função de seus próprios interesses.

Outro ponto crítico reside na dificuldade de controle pelo órgão local responsável pelo transporte público de passageiros. Mesmo quando regulamentado, a natureza do serviço inviabiliza o exercício de um controle efetivo da exploração do transporte alternativo. Os reflexos sobre o sistema vão desde a proliferação de operadores clandestinos até a inobservância generalizada dos parâmetros operacionais especificados.

A grande liberdade com que costumam atuar os transportadores alternativos acaba estabelecendo concorrência prejudicial ao desempenho do sistema convencional - este explorado sobre forte esquema de regulamentação, com fiscalização intensa por parte do poder concedente dos serviços. Isto porque o transporte alternativo concorre com o convencional nos eixos e horários de maior demanda de transporte, deixando a descoberto os períodos e áreas de demanda rarefeita. Retira, assim, parte dos passageiros e da receita operacional do sistema convencional, que, enquanto isso, segue obrigado a manter a regularidade da oferta mesmo em circunstâncias pouco rentáveis, o que não ocorre com o transporte alternativo. Na disputa pelo passageiro, o transporte alternativo ocasiona ainda transtornos à operação das linhas convencionais. Nos pontos de embarque de desembarque de passageiros, são freqüentes os conflitos envolvendo ônibus do serviço convencional e veículos do transporte alternativo. Disso decorrem acidentes, atrasos no cumprimento dos horários e outros prejuízos para a qualidade do serviço regular.

Não vemos razão para supor que, uma vez formalizado e disciplinado na forma de um projeto de lei federal, o transporte alternativo supere as restrições anteriormente apontadas e efetivamente produza a melhoria do atendimento ao usuário do transporte público. Acreditamos que os inconvenientes que apontamos decorrem lamentavelmente da própria natureza do serviço alternativo. Dessa forma, tentar aperfeiçoar o transporte alternativo sem descharacterizar-lhe a essência é tarefa que resulta praticamente impossível (da informalidade é que resultam as vantagens do transporte alternativo). Principalmente a partir de proposta que necessitaria ser tão abrangente quanto distante da realidade de cada sistema onde o transporte alternativo iria se inserir.



Justificando a proposta, o Autor, ilustre Deputado Roland Lavigne, afirma que o projeto procura “acalentar a tarefa dos entes públicos que desejem abrigar em seu sistema de transporte urbano essa nova modalidade”, uma vez que “a falta de uma diretriz nacional acerca do assunto certamente desencoraja os municípios a tentar solucionar a questão de maneira pacífica”.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Acerta o ilustre Deputado Roland Lavigne quando denuncia a péssima qualidade dos serviços de transporte coletivo brasileiros, incluídos entre os piores do mundo. A esse quadro, cuja persistência reconhecemos, é possível creditar o surgimento espontâneo dos chamados serviços de transporte público alternativo de passageiros no Brasil, que o nobre Deputado pretende agora institucionalizar. Motiva-o a firme convicção de que grande parte do problema se resolve oferecendo aos usuários do transporte público uma alternativa - na verdade, um complemento - aos serviços convencionais.

Quer nos parecer pouco pertinente, já neste ponto, que a busca de solução para um problema estrutural do transporte público deságue justamente em proposta de fortalecimento de um componente acessório do sistema. Do transporte alternativo, todos sabemos que age, no mais das vezes, em desarmonia com o todo e, não raro, em detrimento do principal.

Tendo proliferado nos últimos anos em diversas cidades brasileiras - obrigando poderes concedentes a tentativas de regulamentação da atividade - avalia-se que, de um modo geral, os tais serviços alternativos têm sido fonte permanente de conflitos, muito mais do que contribuído para um melhor equacionamento dos sistemas de transporte público coletivo de passageiros.

A primeira restrição que fazemos diz respeito à baixa qualidade do serviço, notadamente quanto à confiabilidade da oferta e a segurança dos veículos



CÂMARA DOS DEPUTADOS



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### **PROJETO DE LEI N° 574, DE 1999**

*Estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.*

**Autor:** Deputado ROLAND LAVIGNE

**Relator:** Deputado ANTÔNIO GERALDO

#### **I - RELATÓRIO**

Encontra-se sob exame deste órgão técnico o Projeto de Lei nº 574, de 1999, que estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.

O texto inicia apresentando o conceito de “modalidade alternativa” e condicionando sua instituição à aprovação de norma legal que a regulamente no âmbito local. Determina que o transporte alternativo deve explorar itinerários e horários não servidos pelas empresas regulares do sistema de transporte coletivo, impondo condições para o eventual compartilhamento de linhas. Especifica requisitos a serem obedecidos em relação aos veículos utilizados e aos condutores. Obriga o credenciado a manter, em local facilmente visível, informações quanto ao itinerário, valor da tarifa e credenciamento. Proíbe o transporte de passageiros em pé e de carga nos veículos que prestam o serviço alternativo. Por fim, dispõe que o regime tarifário, as especificações operacionais, o planejamento, as normas disciplinares e a fiscalização dessa modalidade de transporte são atribuições do poder concedente.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

**NÃO APRECIADO**

**PROJETO DE LEI N° 574, DE 1999**

*Estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.*

**Autor:** Deputado ROLAND LAVIGNE

**Relator:** Deputado ANTÔNIO GERALDO

**I - RELATÓRIO**

Encontra-se sob exame deste órgão técnico o Projeto de Lei nº 574, de 1999, que estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano.

O texto inicia apresentando o conceito de “modalidade alternativa” e condicionando sua instituição à aprovação de norma legal que a regulamente no âmbito local. Determina que o transporte alternativo deve explorar itinerários e horários não servidos pelas empresas regulares do sistema de transporte coletivo, impondo condições para o eventual compartilhamento de linhas. Especifica requisitos a serem obedecidos em relação aos veículos utilizados e aos condutores. Obriga o credenciado a manter, em local facilmente visível, informações quanto ao itinerário, valor da tarifa e credenciamento. Proíbe o transporte de passageiros em pé e de carga nos veículos que prestam o serviço alternativo. Por fim, dispõe que o regime tarifário, as especificações operacionais, o planejamento, as normas disciplinares e a fiscalização dessa modalidade de transporte são atribuições do poder concedente.



Justificando a proposta, o Autor, ilustre Deputado Roland Lavigne, afirma que o projeto procura “acalentar a tarefa dos entes públicos que desejem abrigar em seu sistema de transporte urbano essa nova modalidade”, uma vez que “a falta de uma diretriz nacional acerca do assunto certamente desencoraja os municípios a tentar solucionar a questão de maneira pacífica”.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Acerta o ilustre Deputado Roland Lavigne quando denuncia a péssima qualidade dos serviços de transporte coletivo brasileiros, incluídos entre os piores do mundo. A esse quadro, cuja persistência reconhecemos, é possível creditar o surgimento espontâneo dos chamados serviços de transporte público alternativo de passageiros no Brasil, que o nobre Deputado pretende agora institucionalizar. Motiva-o a firme convicção de que grande parte do problema se resolve oferecendo aos usuários do transporte público uma alternativa - na verdade, um complemento - aos serviços convencionais.

Quer nos parecer pouco pertinente, já neste ponto, que a busca de solução para um problema estrutural do transporte público deságue justamente em proposta de fortalecimento de um componente acessório do sistema. Do transporte alternativo, todos sabemos que age, no mais das vezes, em desarmonia com o todo e, não raro, em detrimento do principal.

Tendo proliferado nos últimos anos em diversas cidades brasileiras - obrigando poderes concedentes a tentativas de regulamentação da atividade - avalia-se que, de um modo geral, os tais serviços alternativos têm sido fonte permanente de conflitos, muito mais do que contribuído para um melhor equacionamento dos sistemas de transporte público coletivo de passageiros.

A primeira restrição que fazemos diz respeito à baixa qualidade do serviço, notadamente quanto à confiabilidade da oferta e a segurança dos veículos



utilizados. Estas falhas superam de longe as vantagens tradicionalmente alegadas do transporte alternativo - mais ágil, flexível e conveniente para o usuário. Na verdade, a conveniência que prevalece é a do operador. A oferta faz-se, em geral, de forma muito aleatória, com itinerários, freqüências e horários de operação sendo estabelecidos primordialmente em função de seus próprios interesses.

Outro ponto crítico reside na dificuldade de controle pelo órgão local responsável pelo transporte público de passageiros. Mesmo quando regulamentado, a natureza do serviço inviabiliza o exercício de um controle efetivo da exploração do transporte alternativo. Os reflexos sobre o sistema vão desde a proliferação de operadores clandestinos até a inobservância generalizada dos parâmetros operacionais especificados.

A grande liberdade com que costumam atuar os transportadores alternativos acaba estabelecendo concorrência prejudicial ao desempenho do sistema convencional - este explorado sobre forte esquema de regulamentação, com fiscalização intensa por parte do poder concedente dos serviços. Isto porque o transporte alternativo concorre com o convencional nos eixos e horários de maior demanda de transporte, deixando a descoberto os períodos e áreas de demanda rarefeita. Retira, assim, parte dos passageiros e da receita operacional do sistema convencional, que, enquanto isso, segue obrigado a manter a regularidade da oferta mesmo em circunstâncias pouco rentáveis, o que não ocorre com o transporte alternativo. Na disputa pelo passageiro, o transporte alternativo ocasiona ainda transtornos à operação das linhas convencionais. Nos pontos de embarque de desembarque de passageiros, são freqüentes os conflitos envolvendo ônibus do serviço convencional e veículos do transporte alternativo. Disso decorrem acidentes, atrasos no cumprimento dos horários e outros prejuízos para a qualidade do serviço regular.

Não vemos razão para supor que, uma vez formalizado e disciplinado na forma de um projeto de lei federal, o transporte alternativo supere as restrições anteriormente apontadas e efetivamente produza a melhoria do atendimento ao usuário do transporte público. Acreditamos que os inconvenientes que apontamos decorrem lamentavelmente da própria natureza do serviço alternativo. Dessa forma, tentar aperfeiçoar o transporte alternativo sem descharacterizar-lhe a essência é tarefa que resulta praticamente impossível (da informalidade é que resultam as vantagens do transporte alternativo). Principalmente a partir de proposta que necessitaria ser tão abrangente quanto distante da realidade de cada sistema onde o transporte alternativo iria se inserir.



Ao lado dos aspectos atinentes ao mérito propriamente dito, entendemos oportuno ressaltar mais uma observação em relação à proposta apresentada. A dosagem perfeita entre o formal e o informal, o controlado e o não controlado, é formula que somente os gestores do sistema de transporte vão poder encontrar, com sucesso, no âmbito de suas respectivas jurisdições. Daí porque vemos com bastante cautela, em princípio, iniciativas tendentes a impingir condutas e uniformizar procedimentos nesse campo específico da atividade de transporte.

Dispensando, enfim, outros argumentos, limitemo-nos a observar decisões anteriores deste próprio Colegiado que, reiteradamente, tem manifestado-se contrário à aprovação de uma norma federal que regulamente a matéria. Por que, agora, deveria esta Comissão posicionar-se de maneira diferente?

**Sendo o que se tinha a dizer, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 574, de 1999.**

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 1999.

Deputado Antônio Geraldo  
Relator

910626.065

