



APENSADOS

1027199

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº
751, DE 1999AUTOR:
(DO SR. LINCOLN PORTELA)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA: Dispõe sobre a instituição e a delegação de serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos cuja lotação varie de oito a dezesseis lugares.

DESPACHO: 28/04/99 - (AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

AO ARQUIVO, EM 25/06/99

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: / /

PROJETO DE LEI Nº 751, DE 1999
(DO SR. LINCOLN PORTELA)

Dispõe sobre a instituição e a delegação de serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos cuja lotação varie de oito a dezesseis lugares.

(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 A instituição, por parte do Poder Público, de serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos cuja lotação varie de oito a dezesseis lugares, excluído o do motorista, assim como a outorga de instrumento delegatório para sua exploração ficam condicionados ao cumprimento do disposto nesta lei.

Art. 2º A modalidade de transporte de que trata esta lei é complementar ao transporte público coletivo de passageiros prestado, em veículos de maior capacidade, por pessoa jurídica delegada, considerado convencional.

Parágrafo único. O caráter complementar implica, preferencialmente, na exploração de itinerários e horários não servidos por veículos prestadores de serviço convencional de transporte coletivo ou, quando desejável o compartilhamento de itinerários ou horários com o transporte convencional, na fixação de tarifa mais elevada do que a que esse praticar nas mesmas circunstâncias.

Art. 3º A regulamentação, o planejamento 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 delegante.



Art. 4º O instrumento delegatório para prestação de serviço de transporte complementar, outorgado exclusivamente a pessoas físicas, não pode ser transferido, cabendo ao Poder Público promover nova delegação para preenchimento de vagas surgidas em virtude de abandono ou desqualificação de prestador do serviço.

Art. 5º Para efeito de credenciamento, são exigidas as seguintes características dos veículos postos a operar no serviço de transporte complementar:

I - ter, no máximo, cinco anos de uso, contados da data de seu primeiro licenciamento;

II - estar equipado com tacógrafo e cintos de segurança em número equivalente a sua lotação.

Art. 6º A delegação para prestação do serviço de transporte complementar somente é concedida à pessoa física:

I - brasileira, com residência e domicílio no país;

II - proprietária do veículo a ser credenciado;

I - que estiver habilitada, na forma da lei, como condutora de veículo de transporte coletivo;

IV - que apresentar comprovante de aprovação do veículo em inspeção veicular e de poluentes e ruídos, realizada na forma da lei;

V - que contratar seguro para cobertura de responsabilidade civil relativa a danos pessoais e materiais que possam ocorrer na prestação do serviço, na forma da regulamentação baixada pelo poder público delegante.

VI - que apresentar certidão negativa de feitos criminais.

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



Art. 8º O veículo posto a operar no serviço de transporte complementar não pode ultrapassar oito anos de uso, contados da data de seu primeiro licenciamento, devendo ser submetido semestralmente à vistoria realizada pelo poder público delegante, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A substituição do veículo deve ser feita por outro da mesma categoria.

Art. 9º É vedado o transporte de passageiros em pé e de carga nos veículos de transporte complementar.

Art. 10. É lícita a organização, em cooperativas de gestão dos serviços comuns, dos delegados de serviço de transporte complementar.

Art. 11. O regime tarifário, as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação do serviço serão definidas em regulamento baixado pelo poder público delegante.

Art. 12. Esta lei entra em vigor sessenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte remunerado em *vans*, peruas e assemelhados surge no rastro da expansão do fenômeno conhecido como economia informal, conjunto de atividades produtivas sobre as quais não tem conseguido, a administração pública, exercer seus poderes regulatório e de polícia.

São muito complexas as explicações para o aparecimento da informalidade nos diversos segmentos em que se manifesta. No campo da prestação de serviço de transporte de passageiros, notadamente no âmbito urbano, podemos atribuir grande responsabilidade às deficiências demonstradas pela maioria dos sistemas regulares de transporte público coletivo.



Todavia, não se pode desprezar outras circunstâncias relevantes que vêm contribuindo para o incremento da oferta do transporte informal, que se deseja complementar.

Uma delas é o acirramento do desemprego, e a consequente transferência de trabalhadores das atividades convencionais de transporte para serviços de natureza autônoma, onde ainda é atrativa a rentabilidade em virtude da grande demanda potencial e da inexistência de controle que imponha regras limitativas para sua prestação.

Outra, a procura por serviços mais personalizados por parte de um expressivo segmento social, que acaba encontrando no transporte informal um atendimento quase individualizado, à altura de sua expectativa de um "serviço de *status* mais elevado", com maior nível de conforto e de segurança.

De igual importância é o apoio que boa parcela do universo político vem emprestando à manutenção das novas modalidades nos municípios, em função da acolhida favorável da população, entusiasmada com alternativas de transporte mais rápido e de maior freqüência.

Apesar da indubitável existência de fatores bastante favoráveis à expansão do transporte informal, vê-se que seu crescimento descontrolado poderá inviabilizar a operação de empresas regulares, submetidas a uma disputa acirrada por passageiros nos horários e itinerários mais rentáveis, que terminam por compensar o funcionamento constante do serviço convencional em outras situações de menor apelo comercial.

Como providência padrão, administrações públicas contrárias à atuação do transporte clandestino têm procurado dar seguimento a políticas de controle policial, as quais, entretanto, vêm se mostrando infrutíferas e, pior, catalisadoras de sérios conflitos sociais.

Quer nos parecer que a solução apropriada para o problema passa pela instituição de normas gerais para o serviço de transporte informal, ou complementar, trazendo-o, na medida do possível, para a alça de domínio e fiscalização do poder público. Não nos compete, porém, na qualidade de legisladores federais, imiscuir em questões reconhecidamente de competência das esferas de poder delegantes, tolhendo-as o direito



CÂMARA DOS DEPUTADOS

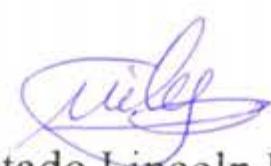


de organizarem e fiscalizarem o serviço, ou impondo às mesmas determinações de natureza específico.

Com efeito, a Constituição Federal, em seu art. 30, incisos I e V, diz que é competência dos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, bem como organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, entre eles o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

É essa linha de conduta que seguimos na elaboração da presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 28 de Abril de 1999.


Deputado Lincoln Portela

801227.065

Lote: 77 Caixa: 206
PL N° 751/1999

6





**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO III
Da Organização do Estado**

**CAPÍTULO IV
Dos Municípios**

Art. 30 - Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

7
RCG

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 751/99 (apensado o PL nº 1.027/99)

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 05/08/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 1999


Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

TS119-I



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 751, DE 1999 (APENSO PL N.º 1.027, DE 1999)

Dispõe sobre a instituição e a delegação de serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos cuja lotação varie de oito a dezesseis lugares.

Autor: Deputado Lincoln Portela

Relator: Deputado Domiciano Cabral

I - RELATÓRIO

Para exame desta Comissão encontra-se o PL n.º 751, de 1999, de autoria do Deputado Lincoln Portela, que institui, em caráter complementar ao transporte convencional em ônibus, o serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos com capacidade para oito a dezesseis pessoas. A este PL foi apensado o de n.º 1.207, de 1999, de autoria do mesmo Parlamentar, que “*Dispõe sobre a instituição e delegação do serviço de transporte urbano e rodoviário de passageiros por veículos utilitários.*”

A complementariedade referida no PL originário comprehende a exploração preferencial de itinerários e horários não atendidos pelo serviço convencional ou a cobrança de tarifa mais elevada nas situações de superposição de linhas.

Atribuindo ao poder público delegante a regulamentação, o planejamento e a fiscalização do transporte complementar, compartilhando esta última função com a autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via, a proposta



estabelece, também, a outorga do instrumento delegatório somente para pessoas físicas, assim como sua intransferibilidade.

O projeto de lei em tela exige dos veículos no máximo cinco anos de uso, desde o primeiro licenciamento, e a equipagem com tacógrafo e cintos de segurança para todos os ocupantes. Da pessoa física requer a nacionalidade brasileira, endereços de residência e de domicílio no País, a propriedade do veículo, a Carteira Nacional de Habilitação na categoria apropriada, a comprovação da aprovação do veículo em inspeção veicular, a contratação de seguro de responsabilidade civil por danos pessoais e materiais a favor de terceiros e a certidão negativa de feitos criminais.

Determina, o PL, a obrigatoriedade do veículo portar, em local visível, o itinerário, o valor da tarifa cobrada e o credenciamento, fixando oito anos como o tempo de uso permitido aos veículos para a operação no serviço de transporte complementar, ao fim dos quais deve ser substituído por outro da mesma categoria, vedando a condução de passageiros em pé e de carga nos mesmos.

A proposta permite a organização em cooperativas de gestão dos delegados ao serviço em comento, prevendo a definição do poder delegante quanto ao regime tarifário, as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação do serviço.

Por fim, estabelece o prazo de sessenta dias para a entrada em vigor da lei, contado a partir da data de publicação da mesma.

Por sua vez, o PL nº 1.027/99 institui o transporte especial de passageiros, denominando-o macrotáxi para veículos utilitários com capacidade variando de 8 a 17 pessoas, nas esferas urbana, interurbana, interestadual e internacional, como também, no transporte intermodal, compreendendo o Grupo 1, para veículos de até 10 lugares, excluído o do motorista, e o Grupo 2, para veículos de 11 a 16 lugares, excluído o do motorista, exigindo a Carteira Nacional de Habilitação, categoria "D".

Estabelece, ainda, o tempo de uso dos veículos habilitados como macrotáxi, 8 anos para o Grupo 1 e 10 anos para o Grupo 2, determinando a identificação dos mesmos por meio de placas diferenciadas, da cor branca padrão e de duas faixas horizontais laterais de 40 cm de largura na cor azul



padrão com o dístico "MACROTÁXI" e de letreiro frontal superior iluminado medindo 10 cm de altura por 30 cm de comprimento.

Dispõe sobre a obrigatoriedade da vistoria anual dos veículos e estabelece que o serviço especial referido pode ser prestado por pessoas físicas e jurídicas, incluindo cooperativas de transportes, cabendo ao poder público dispor sobre os critérios de licitação complementares, atendendo as peculiaridades locais.

A proposta fixa o prazo de 180 dias para a regulamentação da lei pelo poder público.

Na justificativa o autor elenca, entre as causas da expansão do chamado transporte alternativo, a deficiência da prestação do serviço pelo sistema de transporte coletivo público convencional, o aumento do desemprego com a expansão do setor informal da economia, mediante o incremento das atividades dos trabalhadores autônomos, a demanda existente por um serviço diferenciado em conforto e segurança e o atendimento, na esfera municipal, de pleitos legalistas dos transportadores autônomos de passageiros, tendo em vista a aceitação dos mesmos pela população.

Aduz, ainda, que, sob pena de graves prejuízos ao sistema convencional, resultantes de uma concorrência predatória, melhor seria legitimar o transporte alternativo por meio da instituição de normas gerais, evitando-se, assim, os episódios de confronto de interesses entre os dois serviços, na forma de ação policial contra os autônomos.

No prazo regimental de cinco sessões a Comissão não recebeu emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Desde 1995 vem crescendo, no Brasil, o número de prestadores autônomos de serviço no transporte público coletivo de passageiros.



Nenhuma atividade econômica prospera no mercado sem que haja aceitação das mesmas, segundo o princípio básico da relação de oferta e procura.

A demanda da população tem por base a procura de um transporte pontual, ágil e confortável, que empreste a mobilidade necessária nos centros urbanos, como também presteza e segurança nas viagens rodoviárias.

Culturalmente, associa-se no Brasil a idéia de desvalorização social ao usuário do transporte convencional, motivo que reforça a aceitação do transporte em vans e kombis.

Trata-se de demonstração genuína da insatisfação do público usuário pelo serviço de transporte público coletivo convencional ofertado em relação à tarifa cobrada.

A falta de concorrência explica, pelo menos em parte, a negligência da prestação do serviço de transporte convencional quanto a pontualidade, conforto e quantidade de veículos por linhas. Prova disso é a reação das empresas concessionárias em oferecer ônibus novos, desde o urbano ao interestadual, com mais conforto no acabamento interno e serviços a bordo para atrair usuários, a partir da constatação da queda do número de passageiros transportados.

Entretanto, o crescimento descontrolado do transporte alternativo pode vir a provocar prejuízos ao serviço de transporte público coletivo como um todo, a exemplo do ocorrido nas cidades de Caracas-Venezuela e Santiago-Chile.

Vislumbra-se na legitimação, regulamentação e fiscalização do transporte alternativo a solução viável de controle e garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo no Brasil e uma forma de assegurar ocupação no momento atual de crise da economia brasileira, que apresenta elevados índices de desemprego no setor formal.

Quanto ao Projeto de Lei nº 1.027/99 que institui o macrotáxi, não vemos meio de conciliar seu conteúdo ao da proposta originária em análise, por tratar de outra forma de transporte público coletivo, o transporte de aluguel coletivo, realizado em vans e kombis.



Os dois tipos de transporte dependem, para sua operacionalização, de formas distintas de delegação. A legalização do transporte alternativo complementar ao convencional implica na delegação do serviço pelo poder público, mediante permissão para a prestação do serviço, processo controlado por leis específicas de licitação e concessão, as quais determinam a formulação de contratos, nos quais constam os direitos e deveres das partes e regras quanto a itinerário, freqüência de viagens e outras referentes ao veículo.

Por sua vez, o serviço de transporte em táxi depende de autorização do poder concedente, obtida mediante o cumprimento de requisitos, a qual é renovada anualmente, caracterizando-se pela realização de viagens com percursos aleatórios, de acordo com a necessidade dos usuários.

Optamos, então, pela formulação de substitutivo ao projeto de lei originário, com a inclusão de alguns parâmetros essenciais à formatação de uma opção de ocupação plausível para os autônomos, sem prejuízo das peculiaridades inerentes ao serviço.

Assim, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 751/99, na forma do substitutivo em anexo, e pela REJEIÇÃO do PL nº 1.027/99

Sala da Comissão, em... 3 ... de ... 1999.

Deputado DOMICIANO CABRAL

Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 751, DE 1999

Dispõe sobre a instituição e delegação do serviço de transporte público coletivo urbano, intermunicipal e interestadual rodoviário de passageiros, com veículos com capacidade para oito a dezessete lugares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o serviço de transporte público coletivo urbano, intermunicipal e interestadual rodoviário de passageiros, com veículos com capacidade para oito a dezesseis lugares, excluído o lugar do motorista.

Art. 2º A outorga de documento delegatório para a exploração do serviço de que trata o art. 1º fica condicionada ao cumprimento do disposto nesta lei.

Art. 3º A modalidade de serviço de que trata esta lei é complementar àquele prestado em veículos de maior capacidade, considerado convencional.

§ 1º. O caráter complementar compreende a exploração preferencial de itinerários não atendidos pelo serviço convencional e de horários não servidos pelo mesmo.



§ 2º Nas situações de compartilhamento de itinerários e horários com o serviço convencional, a oferta do serviço de que trata esta lei não poderá exceder 20% da demanda existente por linha, vedando-se a cobrança de valor da tarifa inferior ao do serviço convencional.

Art. 4º A regulamentação, incluindo o regime tarifário, as especificações operacionais e normas disciplinares, o planejamento e a fiscalização da prestação do serviço de que trata esta lei são atribuições do poder público delegante.

Art. 5º O documento delegatório para prestação do serviço de que trata esta lei é outorgado exclusivamente para pessoas físicas.

§ 1º A outorga contempla apenas um veículo por pessoa física.

§ 2º O documento delegatório não pode ser transferido, cabendo ao poder público promover nova delegação para preenchimento de vaga.

Art 6º Da pessoa física exigir-se-ão:

I - ser brasileira, com endereços de residência e de domicílio no País;

II - apresentar certidão negativa de feitos criminais;

III – estar em dia com as obrigações tributárias;

IV - ser proprietária do veículo a ser credenciado;

V – ser portadora de Carteira Nacional de Habilitação na categoria “D”;

VI - conduzir o veículo credenciado em serviço;

VII – contrato de seguro de responsabilidade civil por danos pessoais e materiais contemplando os ocupantes do veículo utilizado na prestação do serviço e terceiros.

Art. 7º Do veículo exigir-se-ão:

I – ter capacidade de lotação entre oito e dezesseis lugares, excluído o do motorista;

II – ter, no máximo, cinco anos de uso, contados da data do primeiro licenciamento;

III - não ultrapassar oito anos de uso, após o início da



operação no serviço, contados da data do primeiro licenciamento;

IV – ser equipado com tacógrafo e cintos de segurança para todos os ocupantes;

V – ter comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, realizada na forma da lei;

VI - o porte, em local facilmente visível, do itinerário, do valor da tarifa e do documento de credenciamento para a prestação do serviço.

Parágrafo único. A substituição do veículo deve ser feita por outro da mesma categoria.

Art. 8º Permitir-se-á a organização, em cooperativas de gestão dos serviços comuns, das pessoas físicas prestadoras do serviço de que trata esta lei.

Art. 9º É vedado o transporte de passageiros em pé e de carga nos veículos do serviço de transporte de que trata esta lei.

Art. 10º O desrespeito às disposições desta lei e de sua regulamentação sujeita o infrator à perda do direito à prestação do serviço.

Art. 11. Esta lei entra em vigor no prazo de sessenta dias, a contar da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 3 de novembro de 1999.

Deputado DOMICIANO CABRAL
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS



**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS
PROJETO DE LEI N° 751/99 (apensado o PL nº 1.027/99)**

Nos termos do art. 119, *caput*, II, 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 ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 05/11/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 1999

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



Câmara dos Deputados

49

REQ 165/2003

Autor: Lincoln Portela

Data da 18/02/2003

Apresentação:

Ementa: Requer o desarquivamento de proposições.

**Forma de
Apreciação:**

Despacho: DEFIRO, nos termos do art. 105, parágrafo único, do RICD, o desarquivamento das proposições PL 6.570/02; PL 6.810/02; PL 7.139/02; PL 7.140/02; PL 7.260/02; PL 7.265/02; PL 2.027/99; PL 3.487/00; PL 3.636/00; PL 3.647/00; PL 3.785/00; PL 3.884/00; PL 4.004/01; PL 4.438/01; PL 6.131/02; PL 5.259/01; PL 5.146/01; PL 5.051/01; PL 4.743/01; PL 3.484/00; PL 2.505/00; PL 2.301/00; PL 751/99; PL 1.027/99; PL 1.159/99; PL 3.259/00; PL 3.449/00; PL 3.483/00; PL 3.485/00; PL 3.917/00; PL 4.297/01; PL 4.319/01; PL 4.464/01; PL 4.505/01; PL 4.558/01; PL 4.705/01; PL 4.955/01; PL 5.720/01; PL 6.132/02; PLP 168/00. INDEFIRO o desarquivamento do PL 1.557/02 e do PRC 250/01, pois tais proposições não existem. INDEFIRO, também, o desarquivamento das proposições PL 1.599/99; PL 1.706/99; PL 2.334/00; PL 2.417/00; PL 3.619/00 e PL 5.121/01, pois não foram arquivadas. E declaro PREJUDICADO o requerimento em relação às proposições PL 1.557/99; PL 2.936/00; PL 3.299/00; PL 4.032/01; PL 6.133/02; PRC 134/01 e PRC 154/01, pois já foram desarquivadas. Oficie-se ao requerente e, após, publique-se.

**Regime de
tramitação:**

ap os 4206/98

Em 01/04/2003

JOÃO PAULO CUNHA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO 165/03
(Do Sr. Lincoln Portela)

Requer o desarquivamento de preposições.

Senhor Presidente:

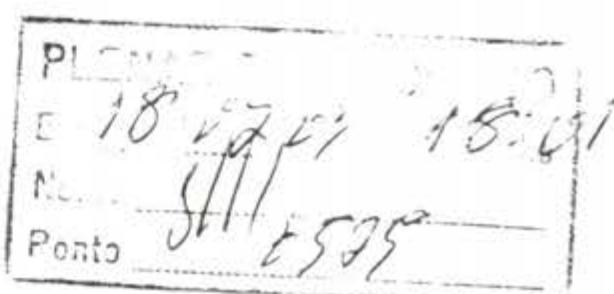
Nos termos do art. 105, parágrafo único, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V.Exa o desarquivamento das preposições, a seguir relacionadas, que são de minha autoria:

PL 6570/2002	PL 6810/2002	PL 7139/2002	PL 7140/2002
PL 7260/2002	PL 7265/2002	PL 1557/2002	PL 2027/1999
PL 3487/2000	PL 3636/2000	PL 3647/2000	PL 3785/2000
PL 3884/2000	PL 4004/2001	PL 4438/2001	PL 6131/2002
PL 5259/2001	PL 5146/2001	PL 5051/2001	PL 4743/2001
PL 3484/2000	PL 2505/2000	PL 2301/2000	PL 0751/1999
PL 1027/1999	PL 1159/1999	PL 1557/1999	PL 1599/1999
PL 1706/1999	PL 2334/2000	PL 2417/2000	PL 2936/2000
PL 3259/2000	PL 3299/2000	PL 3449/2000	PL 3483/2000
PL 3485/2000	PL 3619/2000	PL 3917/2000	PL 4032/2001
PL 4297/2001	PL 4319/2001	PL 4464/2001	PL 4505/2001
PL 4558/2001	PL 4705/2001	PL 4955/2001	PL 5121/2001
PL 5720/2001	PL 6132/2002	PL 6133/2002	PR 134/2001
PR 154/2001	PR 250/2001	PLP 168/2000	

Sala das Sessões, em / /2003


Deputado Lincoln Portela

PL/MG





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

APENSO
APRECIADO

PROJETO DE LEI Nº 751, DE 1999 (APENSO PL N.º 1.027, DE 1999)

Dispõe sobre a instituição e a delegação de serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos cuja lotação varie de oito a dezesseis lugares.

Autor: Deputado Lincoln Portela

Relator: Deputado Domiciano Cabral

I - RELATÓRIO

Para exame desta Comissão encontra-se o PL n.º 751, de 1999, de autoria do Deputado Lincoln Portela, que institui, em caráter complementar ao transporte convencional em ônibus, o serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos com capacidade para oito a dezesseis pessoas. A este PL foi apensado o de n.º 1.207, de 1999, de autoria do mesmo Parlamentar, que *"Dispõe sobre a instituição e delegação do serviço de transporte urbano e rodoviário de passageiros por veículos utilitários."*

A complementariedade referida no PL originário comprehende a exploração preferencial de itinerários e horários não atendidos pelo serviço convencional ou a cobrança de tarifa mais elevada nas situações de superposição de linhas.

Atribuindo ao poder público delegante a regulamentação, o planejamento e a fiscalização do transporte complementar, compartilhando esta última função com a autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via, a proposta



CÂMARA DOS DEPUTADOS

estabelece, também, a outorga do instrumento delegatório somente para pessoas físicas, assim como sua intransferibilidade.

O projeto de lei em tela exige dos veículos no máximo cinco anos de uso, desde o primeiro licenciamento, e a equipagem com tacógrafo e cintos de segurança para todos os ocupantes. Da pessoa física requer a nacionalidade brasileira, endereços de residência e de domicílio no País, a propriedade do veículo, a Carteira Nacional de Habilitação na categoria apropriada, a comprovação da aprovação do veículo em inspeção veicular, a contratação de seguro de responsabilidade civil por danos pessoais e materiais a favor de terceiros e a certidão negativa de feitos criminais.

Determina, o PL, a obrigatoriedade do veículo portar, em local visível, o itinerário, o valor da tarifa cobrada e o credenciamento, fixando oito anos como o tempo de uso permitido aos veículos para a operação no serviço de transporte complementar, ao fim dos quais deve ser substituído por outro da mesma categoria, vedando a condução de passageiros em pé e de carga nos mesmos.

A proposta permite a organização em cooperativas de gestão dos delegados ao serviço em comento, prevendo a definição do poder delegante quanto ao regime tarifário, as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação do serviço.

Por fim, estabelece o prazo de sessenta dias para a entrada em vigor da lei, contado a partir da data de publicação da mesma.

Por sua vez, o PL nº 1.027/99 institui o transporte especial de passageiros, denominando-o macrotáxi para veículos utilitários com capacidade variando de 8 a 17 pessoas, nas esferas urbana, interurbana, interestadual e internacional, como também, no transporte intermodal, compreendendo o Grupo 1, para veículos de até 10 lugares, excluído o do motorista, e o Grupo 2, para veículos de 11 a 16 lugares, excluído o do motorista, exigindo a Carteira Nacional de Habilitação, categoria "D".

Estabelece, ainda, o tempo de uso dos veículos habilitados como macrotáxi, 8 anos para o Grupo 1 e 10 anos para o Grupo 2, determinando a identificação dos mesmos por meio de placas diferenciadas, da cor branca padrão e de duas faixas horizontais laterais de 40 cm de largura na cor azul



CÂMARA DOS DEPUTADOS

padrão com o dístico "MACROTÁXI" e de letreiro frontal superior iluminado medindo 10 cm de altura por 30 cm de comprimento.

Dispõe sobre a obrigatoriedade da vistoria anual dos veículos e estabelece que o serviço especial referido pode ser prestado por pessoas físicas e jurídicas, incluindo cooperativas de transportes, cabendo ao poder público dispor sobre os critérios de licitação complementares, atendendo as peculiaridades locais.

A proposta fixa o prazo de 180 dias para a regulamentação da lei pelo poder público.

Na justificativa o autor elenca, entre as causas da expansão do chamado transporte alternativo, a deficiência da prestação do serviço pelo sistema de transporte coletivo público convencional, o aumento do desemprego com a expansão do setor informal da economia, mediante o incremento das atividades dos trabalhadores autônomos, a demanda existente por um serviço diferenciado em conforto e segurança e o atendimento, na esfera municipal, de pleitos legalistas dos transportadores autônomos de passageiros, tendo em vista a aceitação dos mesmos pela população.

Aduz, ainda, que, sob pena de graves prejuízos ao sistema convencional, resultantes de uma concorrência predatória, melhor seria legitimar o transporte alternativo por meio da instituição de normas gerais, evitando-se, assim, os episódios de confronto de interesses entre os dois serviços, na forma de ação policial contra os autônomos.

No prazo regimental de cinco sessões a Comissão não recebeu emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Desde 1995 vem crescendo, no Brasil, o número de prestadores autônomos de serviço no transporte público coletivo de passageiros.



Nenhuma atividade econômica prospera no mercado sem que haja aceitação das mesmas, segundo o princípio básico da relação de oferta e procura.

A demanda da população tem por base a procura de um transporte pontual, ágil e confortável, que empreste a mobilidade necessária nos centros urbanos, como também presteza e segurança nas viagens rodoviárias.

Culturalmente, associa-se no Brasil a idéia de desvalorização social ao usuário do transporte convencional, motivo que reforça a aceitação do transporte em vans e kombis.

Trata-se de demonstração genuína da insatisfação do público usuário pelo serviço de transporte público coletivo convencional ofertado em relação à tarifa cobrada.

A falta de concorrência explica, pelo menos em parte, a negligência da prestação do serviço de transporte convencional quanto a pontualidade, conforto e quantidade de veículos por linhas. Prova disso é a reação das empresas concessionárias em oferecer ônibus novos, desde o urbano ao interestadual, com mais conforto no acabamento interno e serviços a bordo para atrair usuários, a partir da constatação da queda do número de passageiros transportados.

Entretanto, o crescimento descontrolado do transporte alternativo pode vir a provocar prejuízos ao serviço de transporte público coletivo como um todo, a exemplo do ocorrido nas cidades de Caracas-Venezuela e Santiago-Chile.

Vislumbra-se na legitimação, regulamentação e fiscalização do transporte alternativo a solução viável de controle e garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo no Brasil e uma forma de assegurar ocupação no momento atual de crise da economia brasileira, que apresenta elevados índices de desemprego no setor formal.

Quanto ao Projeto de Lei nº 1.027/99 que institui o macrotáxi, não vemos meio de conciliar seu conteúdo ao da proposta originária em análise, por tratar de outra forma de transporte público coletivo, o transporte de aluguel coletivo, realizado em vans e kombis.



Os dois tipos de transporte dependem, para sua operacionalização, de formas distintas de delegação. A legalização do transporte alternativo complementar ao convencional implica na delegação do serviço pelo poder público, mediante permissão para a prestação do serviço, processo controlado por leis específicas de licitação e concessão, as quais determinam a formulação de contratos, nos quais constam os direitos e deveres das partes e regras quanto a itinerário, freqüência de viagens e outras referentes ao veículo.

Por sua vez, o serviço de transporte em táxi depende de autorização do poder concedente, obtida mediante o cumprimento de requisitos, a qual é renovada anualmente, caracterizando-se pela realização de viagens com percursos aleatórios, de acordo com a necessidade dos usuários.

Optamos, então, pela formulação de substitutivo ao projeto de lei originário, com a inclusão de alguns parâmetros essenciais à formatação de uma opção de ocupação plausível para os autônomos, sem prejuízo das peculiaridades inerentes ao serviço.

Assim, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 751/99, na forma do substitutivo em anexo, e pela REJEIÇÃO do PL nº 1.027/99

Sala da Comissão, em..03..de...novembro... de 1999.

Deputado DOMICIANO CABRAL

Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 751, DE 1999

Dispõe sobre a instituição e delegação do serviço de transporte público coletivo urbano, intermunicipal e interestadual rodoviário de passageiros, com veículos com capacidade para oito a dezessete lugares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o serviço de transporte público coletivo urbano, intermunicipal e interestadual rodoviário de passageiros, com veículos com capacidade para oito a dezesseis lugares, excluído o lugar do motorista.

Art. 2º A outorga de documento delegatório para a exploração do serviço de que trata o art. 1º fica condicionada ao cumprimento do disposto nesta lei.

Art. 3º A modalidade de serviço de que trata esta lei é complementar àquele prestado em veículos de maior capacidade, considerado convencional.

§ 1º O caráter complementar compreende a exploração preferencial de itinerários não atendidos pelo serviço convencional e de horários não servidos pelo mesmo.



§ 2º Nas situações de compartilhamento de itinerários e horários com o serviço convencional, a oferta do serviço de que trata esta lei não poderá exceder 20% da demanda existente por linha, vedando-se a cobrança de valor da tarifa inferior ao do serviço convencional.

Art. 4º A regulamentação, incluindo o regime tarifário, as especificações operacionais e normas disciplinares, o planejamento e a fiscalização da prestação do serviço de que trata esta lei são atribuições do poder público delegante.

Art. 5º O documento delegatório para prestação do serviço de que trata esta lei é outorgado exclusivamente para pessoas físicas.

§ 1º A outorga contempla apenas um veículo por pessoa física.

§ 2º O documento delegatório não pode ser transferido, cabendo ao poder público promover nova delegação para preenchimento de vaga.

Art 6º Da pessoa física exigir-se-ão:

I - ser brasileira, com endereços de residência e de domicílio no País;

II - apresentar certidão negativa de feitos criminais;

III – estar em dia com as obrigações tributárias;

IV - ser proprietária do veículo a ser credenciado;

V – ser portadora de Carteira Nacional de Habilitação na categoria “D”;

VI - conduzir o veículo credenciado em serviço;

VII – contrato de seguro de responsabilidade civil por danos pessoais e materiais contemplando os ocupantes do veículo utilizado na prestação do serviço e terceiros.

Art. 7º Do veículo exigir-se-ão:

I – ter capacidade de lotação entre oito e dezesseis lugares, excluído o do motorista;

II – ter, no máximo, cinco anos de uso, contados da data do primeiro licenciamento;

III - não ultrapassar oito anos de uso, após o início da



operação no serviço, contados da data do primeiro licenciamento;

IV – ser equipado com tacógrafo e cintos de segurança para todos os ocupantes;

V – ter comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, realizada na forma da lei;

VI - o porte, em local facilmente visível, do itinerário, do valor da tarifa e do documento de credenciamento para a prestação do serviço.

Parágrafo único. A substituição do veículo deve ser feita por outro da mesma categoria.

Art. 8º Permitir-se-á a organização, em cooperativas de gestão dos serviços comuns, das pessoas físicas prestadoras do serviço de que trata esta lei.

Art. 9º É vedado o transporte de passageiros em pé e de carga nos veículos do serviço de transporte de que trata esta lei.

Art. 10º O desrespeito às disposições desta lei e de sua regulamentação sujeita o infrator à perda do direito à prestação do serviço.

Art. 11. Esta lei entra em vigor no prazo de sessenta dias, a contar da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 03 de novembro de 1999.

Deputado DOMICIANO CABRAL
Relator