



CÂMARA DOS DEPUTADOS
(DOS SRS. RUBENS BUENO E AROLDO CEDRAZ)

ASSUNTO:

Estabelece condições para concessão, permissão ou autorização para serviços de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

DESPACHO: APENSE=SE AO PL Nº 1.459/91

AO ARQUIVO em _____ de janeiro de 19 92

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19 ____

O Presidente da Comissão de _____

DE 19

PROJETO N.º

91

9344

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.344, DE 1991

(DOS SRS. RUBENS BUENO E AROLDO CEDRAZ)

Estabelece condições para concessão, permissão ou autorização para serviços de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.459, DE 1991).





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apense-se ao PL. 1459/91

Em 03 / 12 / 91.

Presidente

PROJETO DE LEI Nº 2344, DE 1991
(DOS SRS. RUBENS BUENO E AROLDO CEDRAZ)

Estabelece condições para concessão, permissão ou autorização para serviços de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Poder Executivo, através da Secretaria Nacional de Transportes do Ministério da Infra-Estrutura, terá competência exclusiva para promover a concessão, permissão ou autorização para os serviços de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Art. 2º A Secretaria Nacional dos Transportes estabelecerá, através de regulamento, as condições para a exploração dos serviços e a participação das empresas interessadas, prevendo dispositivos que impeçam a configuração de situações de monopólio.

Art. 3º Em uma única ligação rodoviária, pelo mesmo itinerário, não poderão ser concessionárias, permissionárias ou autorizadas empresas que tenham vínculos de interdependência econômica.



Parágrafo único. Configurar-se-á interdependência econômica quando:

a) uma das transportadoras, por si, seus sócios, cônjuges ou filhos maiores destes, for titular de mais de 50% (cinquenta por cento) do capital da outra;

b) a mesma pessoa exercer, simultaneamente, nas transportadoras, funções de direção, seja qual for o título ou denominação.

Art. 4º O prazo de permissão, concessão ou autorização será de 10 (dez) anos, sendo obrigatória nova licitação para a renovação do contrato ao final do período.

§ 1º Nas licitações para renovação dos contratos poderão participar as empresas até então prestadoras de serviços nos trechos em questão.

§ 2º Não será permitida a participação de empresas que tenham sido penalizadas em duas ocasiões distintas, por não obedecerem aos critérios de segurança, conforto e confiabilidade dos serviços, a serem estabelecidos em regulamento, pela Secretaria Nacional de Transportes.

Art. 5º Fica estabelecida a obrigatoriedade do uso de tacógrafo ou de qualquer outro aparelho de mesma função em todos os veículos utilizados nos serviços de transporte rodoviário de passageiros, devendo a transportadora mantê-lo em perfeito estado de funcionamento e analisar os registros relativos a cada viagem realizada, deixando-os à disposição das autoridades competentes para eventual fiscalização.



Art. 6º Os veículos utilizados nos serviços de transporte rodoviário de passageiros em trechos com mais de 300 (trezentos) quilômetros de extensão, deverão ser dotados de equipamento rádio-transmissor, conectado com estação de controle central da empresa.

Art. 7º As empresas transportadoras deverão fornecer ao poder concedente e aos usuários todas as informações sobre as condições operacionais a serem observadas durante a viagem, tais como: distância a ser percorrida, velocidade média a ser desenvolvida, tipo e localização das instalações de apoio ao longo do trecho, número de paradas e horários de chegada e partida de cada uma delas durante a viagem, condições técnicas da rodovia a ser utilizada, provável horário de chegada ao destino final, locais e horários de trocas de motoristas durante o trajeto.

Parágrafo único. Essas informações deverão ser afixadas pelas empresas transportadoras nos ponto de origem, destino e paradas intermediárias de todas as linhas por elas servidas, em locais de fácil acesso ao público, e com padronização uniforme a ser estabelecida em regulamento.

Art. 8º Em linhas de grande demanda de passageiros, assim entendidas como sendo aquelas com mais de 15 (quinze) horários diários para uma mesma localidade, haverá a obrigatoriedade de participação de, pelo menos, 3 (três) transportadoras, cada uma delas pertencente a um grupo distinto das pequenas, médias e grandes empresas.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo considerar-se-á:

a) pequena empresa: aquela cuja frota de ônibus seja composta por um número menor ou igual a 50 unidades;



b) média empresa: aquela cuja frota de ônibus seja composta por um número maior que 50 (cinquenta) e menor ou igual a 200 (duzentos) unidades;

c) grande empresa: aquela cuja frota de ônibus seja composta por um número superior a 200 (duzentas) unidades.

Art. 9º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 10º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 11º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A ampla reforma administrativa promovida pelo atual governo e preconizada como absolutamente indispensável ao País implica a necessidade de se proceder à inúmeras alterações em grande parte da legislação em vigor.

Uma dessas recentes mudanças visou a estrutura regimental do Ministério da Infra-estrutura, na qual a Secretaria Nacional dos Transportes, por força do Decreto nº 35, de 11 de fevereiro de 1991, passou a assumir a responsabilidade, antes afeta ao DNER, de coordenar e controlar as atividades relativas aos serviços de transporte coletivo de passageiros, incluindo também os procedimentos licitatórios para concessão, permissão e autorização de linhas a serem exploradas. Conseqüentemente, os critérios que atualmente orientam a prestação de serviços de que trata o presente projeto de lei, baseados em regulamento próprio



aprovado pelo Decreto nº 92.353, de 31 de janeiro de 1986, devem ser alterados para se adequarem às novas diretrizes administrativas.

Este atual regulamento alterou inexplicavelmente, e em menos de um ano, o regulamento anterior, que previa dispositivos frenadores ou inibidores de situações que permitissem a formação de monopólios, notadamente em linhas de grande demanda de passageiros. Este projeto visa reestabelecer os princípios mais saudáveis da concorrência entre empresas pertencentes ou não à categorias econômicas distintas, protegendo, em consequência, aquelas de menor porte. A presente proposta permitirá que o transporte coletivo de passageiros no território nacional consiga maior dinamização no atendimento ao público, com os decorrentes benefícios que a livre concorrência estabelece, tais como a melhoria na qualidade dos serviços prestados e a prática de tarifas mais baixas. Ganha, portanto, o usuário, e, numa escala mais ampla, a própria economia brasileira.

Hoje, no Brasil, não mais que meia dúzia de empresas ligadas ao setor se sobrepõem aos interesses da população e aos direitos de participação de dezenas de pequenas e médias transportadoras de atuar ativamente desse serviço. Essas poucas e poderosas empresas acabam por praticamente monopolizar o mercado, tornando-se cada vez mais fortes pela contínua expansão promovida pelo crescimento da demanda e protegidas pelo atual regulamento que este projeto propõe mudar.

O Anuário Estatístico do DNER relativo ao ano de 1988, nos mostra que quase 50% do mercado de passageiros das linhas federais são atendidos por apenas sete empresas ligadas a quatro grupos econômicos. Amparadas pelos dispositivos constantes do citado regulamento, essas empresas acabam por agrupar as novas linhas que se fazem necessárias àquelas já atendidas, impondo-se aos usuários sem o crivo que um processo licitatório exige. Enquanto isso, as transportadoras menores que poderiam participar



de forma mais decisiva para evitar os abusos verificados, ficam à margem do processo.

Se realmente há intenção do Governo em modernizar sua economia através de maior liberalização das atividades comerciais, então é óbvio que a presente proposta se adequa a esses novos princípios, que uma vez adotados, permitirão uma distribuição mais justa do trabalho a ser realizado.

A outra grande preocupação constante deste projeto é com o usuário, no que diz respeito às informações sobre a viagem a ser realizada. Normalmente as empresas não fornecem maiores detalhes ao passageiro que, então, é obrigado a se submeter, sem conhecimento prévio, à condições inadequadas ao seu conforto e à sua segurança. Assim, cada usuário poderá optar em iniciar ou não uma viagem em função das das informações recebidas, além de poder fiscalizar o cumprimento dos horários no caso de prosseguir a viagem.

Pelas razões expostas contamos com o endosso de nossos ilustres Pares no Congresso Nacional para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 03 de DEZEMBRO de 1991


Deputado RUBENS BUENO


Deputado AROLDO CEDRAZ



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Decreto nº 35, de 11 de fevereiro de 1991.

Aprova a Estrutura Regimental do Ministério da Infra-Estrutura e dá outras providências.

177

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos arts. 27, § 5º, e 57 da Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990,

DECRETA:

Art. 1º Ficam aprovados a Estrutura Regimental, o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções de Confiança e a Lotação Ideal do Ministério da Infra-Estrutura, constantes dos Anexos I a III deste Decreto.

Art. 2º Os regimentos internos dos órgãos do Ministério da Infra-Estrutura serão aprovados pelo Ministro de Estado e publicados no "Diário Oficial" da União.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se os arts. 213 a 234 do Decreto nº 99.244, de 10 de maio de 1990.

Brasília, 11 de fevereiro de 1991; 170º da Independência e 103º da República.

FERNANDO COLLOR
Ozires Silva

DECRETO Nº 92.353, DE 31 DE JANEIRO DE 1986

Aprova o Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 1º, letra e, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros, na forma do Anexo que integra este decreto.

Art. 2º O Ministro de Estado dos Transportes expedirá, mediante Portaria, os atos complementares e as modificações de caráter técnico necessários à atualização permanente do regulamento, visando a manutenção de níveis adequados de segurança e atendimento ao público usuário.

Art. 3º Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário, especialmente o Decreto nº 90.958, de 14 de fevereiro de 1985.

Brasília, 31 de janeiro de 1986; 165º da Independência e 98º da República.

JOSE SARNEY
Affonso Camargo



13C06* 'COPY' SOLICITADA POR CICERODRIG

CICERO RODRIGUES
CICERODRIG

SEARCH - QUERY
00011 PL A 02344 1991

PL.023441991 DOCUMENT= 1 OF 1

IDENTIFICAÇÃO

NUMERO NA ORIGEM : PL. 02344 1991 PROJETO DE LEI (CD)
ORGAO DE ORIGEM : CAMARA DOS DEPUTADOS 03 12 1991
CAMARA : PL. 02344 1991

AUTOR DEPUTADO : RUBENS BUENO. PSDB PR
EMENTA ESTABELECE CONDIÇÕES PARA CONCESSÃO, PERMISSÃO OU AUTORIZAÇÃO PARA
SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E
INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

OBSERVAÇÕES

CO-AUTOR, AROLDO CEDRAZ - PRN/BA.

ULTIMA AÇÃO

AGUAR AGUARDANDO DESPACHO
03 12 1991 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DA MATERIA.

TRAMITAÇÃO

03 12 1991 (CD) PLENARIO (PLEN)
APRESENTAÇÃO DO PROJETO PELO DEP RUBENS BUENO

10601* FIM DE DOCUMENTOS NA LISTA. TECLE ENTER OU OUTRO COMANDO.

PROPOSICAO : PL. 2344 / 91
AUTOR : RUBENS BUENO - PSDB/PR

DATA APRES.: 03/12/91

Estabelece condicoes para concessao, permissao ou autorizacao para servicos de transporte coletivo rodoviario interestadual e internacional de passageiros e da outras providencias.

CO-AUTOR Deputado(a): AROLDO CEDRAZ



Aguardando parecer

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.777, DE 1991

(Do Sr. Gustavo Krause)

Dispõe sobre os princípios e regras básicas para os Serviços de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros e dá outras providências.

Desapensado
(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 4.203, DE 1989).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I - Conceito, Finalidade e Classificação.

Art. 1º - O Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros - integrado ao Sistema Nacional de Transportes - constitui um serviço público que, dependendo das características sócio-econômicas da ligação que proporciona, assume aspectos de essencialidade para a vida de regiões ou comunidades.

Parágrafo Único - O serviço caracteriza-se pela utilização do ônibus padrão rodoviário, cujos modelos, tipos e prescrições técnicas serão definidos por órgão técnico federal, observadas:

- I - as peculiaridades regionais;
- II - os aspectos geo-topográficos das rotas de operação;
- III - a classificação dos serviços, característicos ou natureza das linhas rodoviárias;
- IV - os fatores segurança, conforto, economicidade, atualização tecnológica e outras necessidades dos usuários.

Art. 2º - O serviço de Transporte Coletivo de Passageiros tem por finalidade atender, com eficiência, as necessidades de locomoção de pessoas entre municípios de um mesmo Estado ou território, ou entre municípios ou regiões de diferentes Estados ou territórios, ou com o Distrito Federal, ou entre localidades ou regiões brasileiras e países do continente com viabilidade de ligação terrestre.

§ 1º - Consoante a sua finalidade, o serviço classifica-se em três segmentos:

- I - Serviço Intermunicipal, quando enseja a ligação entre localidades de dois ou mais municípios de um mesmo Estado ou território;
- II - Serviço Interestadual, quando transpõe os limites de Estados, Território ou Distrito Federal, visando promover a ligação entre municípios ou localidades de diferentes Unidades da Federação;
- III - Serviço Internacional, quando transpõe as fronteiras brasileiras, ensejando a ligação entre localidades nacionais e de outros países.

§ 2º - O serviço será considerado de natureza urbana e, portanto, sujeito às diretrizes, regras e prescrições específicas do Sistema Nacional de Transporte Urbano, quando:

- I - proporcionar ligações entre localidades de diferentes municípios pertencentes a uma mesma região metropolitana ou aglomeração urbana, assim definida em Lei Complementar Estadual;
- II - ensejar ligações entre diferentes municípios ou localidades, infra-Estado/Território ou inter-Estados/Território/Distrito Federal, quando a região se configure, pelos seus aspectos geo-econômicos, como conglomerado urbano contínuo ou zona conurbada.

Art. 3º - Um serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros será considerado regular quando executado diretamente pela administração pública ou, na forma da lei, por autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista, ou quando adjudicado, com a observância das formalidades legais, à empresa transportadora privada e opere sob o controle do órgão público competente e em consonância com as prescrições legais e regulamentares de interesse público.

Parágrafo Único - Sem prejuízo das sanções penais e fiscais a que estiverem incursos, o órgão público competente estabelecerá sanções administrativas que visem prevenir e coibir a ação dos agentes que intentem promover o transporte irregular ou clandestino em quaisquer dos segmentos.

Capítulo II - Da Competência e Organização.

Art. 4º - Compete à União explorar, diretamente ou mediante concessão ou permissão, os serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros, nos segmentos interestadual e internacional.

Art. 5º - Compete ao Estado, em seu respectivo território, explorar, diretamente ou mediante concessão ou permissão, os serviços de transportes coletivo rodoviário de passageiros no segmento intermunicipal.

Art. 6º - A União e os Estados só assumirão a execução direta dos serviços de passageiros em situações excepcionais ou quando não houver condições de delegá-los à iniciativa privada.

Art. 7º - A União e os Estados, sem prejuízo de suas respectivas competências estabelecerão um planejamento harmônico que, integrando os segmentos definidos no § 1º do Art. 2º desta Lei, assegure:

- I - a movimentação eficiente de pessoas em todo o território nacional;
- II - o uso racional e bem distribuído da malha rodoviária nacional, evitando-se a saturação do tráfego e proporcionando maior grau de segurança às pessoas;
- III - menores índices de poluição sonora e ambiental;
- IV - otimização no consumo de combustível;
- V - economicidade, com a redução dos custos de operação e consequente reflexo nas tarifas.

Parágrafo Único - Observados os aspectos relativos à segurança e conforto dos usuários, dar-se-á ênfase à conexão entre os segmentos definidos nesta Lei, vedada a superposição de linhas.

Art. 8º - O planejamento e a organização do Sistema Nacional de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros de verão viabilizar a exploração econômica da atividade, ensejando a concorrência e a competitividade entre empresas vedada a interdependência econômica num mesmo mercado de passageiros.

Parágrafo Único - Configurar-se-á interdependência quando:

- I - uma das transportadoras, por si, seus sócios, cônjuges ou filhos maiores destes, for titular de mais de 50% (cinquenta por cento) do capital da outra;

II - a mesma pessoa exercer simultaneamente, nas transportadoras, funções de direção, seja qual for o título ou de nomeação.

Capítulo III - Da Natureza dos Serviços

Art. 9º - Quanto à natureza, os Serviços de Transporte Rodoviário serão classificados nas seguintes categorias:

I - o serviço convencional, com viagens diretas ou seccionadas e a utilização de ônibus com padrões normais de conforto;

II - o serviço de luxo, consistindo em diferenciações bem explícitas quanto aos padrões de conforto e outras comodidades oferecidas aos usuários.

§ 1º - os requisitos para diferenciação dos serviços dizem respeito ao grau de conforto, oferecimento de comodidades, frequência de viagens, flexibilização de horários e outros atendimentos acessórios.

§ 2º - os requisitos relativos à segurança - padrões de equipamentos, manutenção e operação - serão uniformes para todas as categorias.

Capítulo IV - Das Regras Básicas para Adjudicação dos Serviços

Art. 10 - Os Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros, quando delegados à iniciativa privada, serão mediante concorrência pública e adjudicados pelo regime de permissão ou concessão.

Art. 11 - O Edital de Concorrência Pública, além de obedecer os requisitos das legislações pertinentes, conterá as características e natureza do serviço, número de transportadoras para a exploração econômica da linha e frota inicial de cada uma, bem como outras condições, visando maior eficiência e qualidade.

Parágrafo único - Os processos de concorrência, considerados os princípios de competitividade e do interesse público, não poderão conter parâmetros que favoreçam a formação de monopólios ou oligopólios na exploração de segmentos ou mercados regionais.

Art. 12 - O ato administrativo decorrente do processo licitatório - contrato de adesão para permissão ou contrato de concessão - além das cláusulas estipuladas nas legislações pertinentes, conterá todas as condições e natureza do serviço, bem assim os direitos e deveres dos usuários.

Art. 13 - No decurso da delegação para exploração do serviço, não se admitirá modificação ou complementação que implique em atendimento a novos mercados.

Parágrafo único - O surgimento de um novo mercado de passageiros, devidamente aferido segundo parâmetros técnicos, implicará na criação de um novo serviço, que será adjudicado mediante concorrência pública.

Art. 14 - O Serviço de Transporte de Passageiros caracterizar-se-á, do início ao final do contrato de permissão ou concessão, por uma contínua atualização dos aspectos concernentes a recursos humanos, renovação de frota, adequação dos equipamentos de apoio e manutenção, e tecnologia.

Art. 15 - A reservação dos bens vinculados à concessão ou permissão, quando cabível, deverá conter regras de indenização no contrato, a fim de que o delegatário privado tenha condições de investir continuamente na atualização do serviço.

Capítulo V - Dos Preços e Tarifas

Art. 16 - Os serviços de natureza convencional serão remunerados consoante tarifas fixadas pelo poder concedente nas respectivas esferas de competência.

§ 1º - As tarifas, fixadas segundo uma metodologia que assegure o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, contemplarão:

I - a remuneração do capital empregado para a prestação do serviço de acordo com os parâmetros econômicos vigentes à época da fixação ou revisão tarifária;

II - a cobertura dos custos incorridos na prestação do serviço em regime de eficiência;

III - a cobertura da depreciação do imobilizado;

IV - a manutenção dos níveis de serviços estabelecidos para as linhas;

V - a expansão e melhoramento dos serviços.

§ 2º - os órgãos concedentes, nas respectivas esferas estatais, são competentes para fixar as tarifas ou proceder a reajustes ou revisões tarifárias, de forma a que seja preservado o nível do serviço e não haja solução de continuidade.

§ 3º - O preço dos serviços de luxo será livremente fixado pela respectiva empresa, não podendo ser igual ou inferior ao das tarifas fixadas para os serviços convencionais.

Art. 17 - É vedado o transporte gratuito de passageiros.

Parágrafo único - Quando razões de interesse social determinarem a gratuidade ou a redução da tarifa, a lei que a instituir indicará, também, a forma de custeio pelo poder público concedente.

Capítulo VI - Das Disposições Finais

Art. 18 - A adjudicação de linha internacional obedecerá, além das disposições desta lei, aos princípios de reciprocidade e outras condições estabelecidas nos convênios e acordos internacionais celebrados.

Art. 19 - Os Poderes Executivo Federal e Estaduais expedirão no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar do início da vigência desta Lei, os respectivos Regulamentos de Transporte Coletivo de Passageiros.

Art. 20 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 20 de maio de 1991

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal promulgada em 05/10/1988 apresenta, entre outras, uma característica marcante: a sua natureza descentralizadora, explicitada no título III - "DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO".

Com efeito, esta natureza descentralizadora se verifica em duas direções: uma, na redefinição do federalismo brasileiro, ao consagrar o município como um ente concreto do pacto federativo brasileiro (é o que dispõe o Art. 1º, combinado com o Art. 18); a outra, ao buscar um potencial de equilíbrio entre os poderes, conferindo ao Legislativo um realce, até então, desconhecido pelas Constituições anteriores.

O equilíbrio centralismo/federalismo - desafio que permeia toda a evolução política do Brasil República - tem sua configuração prática, a partir da definição dos espaços de competência entre as entidades federativas. A lógica descentralizadora atende a três possibilidades: a possibilidade da competência delegada (parágrafo único do Art. 22); da competência comum (Art. 23) e da competência concorrente (Art. 24).

Dentre as matérias subsumidas à competência privativa da União está a de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A propósito, é a seguinte a matriz constitucional sobre o assunto:

"Art. 21 - Compete à União (omissis)
XII - Explorar, diretamente ou mediante autori-
zação, concessão ou permissão:

.....
e) os serviços de transporte rodoviário interes-
tadual e internacional de passageiros."

Em seguida, dispõe o Art. 22:

"Compete privativamente à União legislar sobre:
(omissis)

XI- trânsito e transporte;"

Para, finalmente, no título "DA ORDEM ECONÔMICA
E FINANCEIRA" estatuir:

"Art. 178 - A lei disporá sobre:

I- a ordenação dos transportes aéreo, marítimo e
terrestre"

O legislador não regulamentou o citado disposi-
tivo. Está na hora, por todas as razões, de fazê-lo.

Em primeiro lugar, porque pela sua dimensão eco-
nômica e, sobretudo social, o transporte rodoviário de passageiros
como um serviço público, assume indiscutível caráter de essencia-
lidade. Daí, a imperiosa necessidade de encará-lo de modo sistêmi-
co e integrado, o que somente é possível através de um ordenamento

Federal.

Em segundo lugar, porque na ausência de um or-
denamento sistêmico e integrado, a compartimentação do setor com-
promete saudáveis princípios da competitividade e eficiência das
concessionárias, ao tempo em que favorece constantes conflitos e
superposições entre linhas federais e estaduais. Constata-se um mer-
cado desorganizado, para não dizer caótico, e tendente a uma car-
telização do setor com graves prejuízos para o usuário dos servi-
ços.

Em terceiro lugar, porque à falta de um baliza-
mento estável, as normas emanadas do Executivo, como o Regulamento
vigente, desatendem a certos princípios indispensáveis ao eficien-
te funcionamento do setor. Torna-se, pois, fundamental que sejam
fixados parâmetros através da lei, como determina a Constituição,
especialmente agora, quando o Governo Federal assume com muito vi-

gor político a bandeira da desregulamentação. É oportuno salientar
que o passo a ser dado na direção da desregulamentação, no caso
dos Serviços de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros, não
dispensa uma normatização básica, sob pena de desmantelar definiti-
vamente o atual mercado.

Por todas essas razões é que submeto à aprecia-
ção dos ilustres pares o presente projeto de lei, que dispõe sobre
os princípios e regras básicas para os Serviços de Transporte Co-
letivo Rodoviário de Passageiros.

Sala das Sessões, aos 4 de maio de 1971



(GUSTAVO KRAUSE PFB/Pe)

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
DAS COMISSÕES PERMANENTES



CONSTITUIÇÃO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

Título I

DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1º. A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

- I — a soberania;
- II — a cidadania;
- III — a dignidade da pessoa humana;
- IV — os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V — o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

Título III

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

Capítulo I

DA ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.

§ 1º Brasília é a Capital Federal.

§ 2º Os Territórios Federais integram a União, e sua criação, transformação em Estado ou reintegração ao Estado de origem serão reguladas em lei complementar.

§ 3º Os Estados podem incorporar-se entre si, subdividir-se ou desmembrar-se para se anexarem a outros, ou formarem novos Estados ou Territórios Federais, mediante aprovação da população diretamente interessada, através de plebiscito, e do Congresso Nacional, por lei complementar.

§ 4º A criação, a incorporação, a fusão e o desmembramento de Municípios preservarão a continuidade e a unidade histórico-cultural do ambiente urbano, far-se-ão por lei estadual, obedecidos os requisitos previstos em lei complementar estadual, e dependerão de consulta prévia, mediante plebiscito, às populações diretamente interessadas.

Capítulo II DA UNIÃO

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I — direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
 - II — desapropriação;
 - III — requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
 - IV — águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
 - V — serviço postal;
 - VI — sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
 - VI — política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
 - VIII — comércio exterior e interestadual;
 - IX — diretrizes da política nacional de transportes;
 - X — regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
 - XI — trânsito e transporte;
 - XII — jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
 - XIII — nacionalidade, cidadania e naturalização;
 - XIV — populações indígenas;
 - XV — emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
 - XVI — organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
 - XVII — organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;
 - XVIII — sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
 - XIX — sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
 - XX — sistemas de consórcios e sorteios;
 - XXI — normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
 - XXII — competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
 - XXIII — seguridade social;
 - XXIV — diretrizes e bases da educação nacional;
 - XXV — registros públicos;
 - XXVI — atividades nucleares de qualquer natureza;
 - XXVII — normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para a administração pública, direta e indireta, incluídas as fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, nas diversas esferas de governo, e empresas sob seu controle;
 - XXVIII — defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
 - XXIX — propaganda comercial.
- Parágrafo único.* Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

- I — zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;
- II — cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III — proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos.

IV — impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V — proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI — proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII — preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII — fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX — promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X — combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI — registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII — estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Lei complementar fixará normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre

I — direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II — orçamento;

III — juntas comerciais;

IV — custas dos serviços forenses;

V — produção e consumo;

VI — florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII — proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII — responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX — educação, cultura, ensino e desporto;

X — criação, funcionamento e processo do juízo de pequenas causas;

XI — procedimentos em matéria processual;

XII — previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII — assistência jurídica e defensoria pública;

XIV — proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV — proteção à infância e à juventude;

XVI — organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.874, DE 1991

(Do Sr. Vittorio Medioli)

Dispõe sobre o transporte rodoviário coletivo interesstadual de passageiros e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART.54) - ART.24, II).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Autorização, de responsabilidade da União, para exploração dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, em linhas regulares ou em serviços de fretamento, prevista na Constituição Federal no Art. 21, inciso XII, letra "e", será concedida pelo órgão federal competente para as empresas legalmente constituídas que lhe encaminharem pedido e comprovarem os seguintes requisitos básicos:

- I - Presença constante na exploração do transporte rodoviário de carga durante os últimos 10 (dez) anos;
- II - Propriedade de, no mínimo, 10 (dez) ônibus para transporte interestadual de passageiros, devidamente cadas -

trados no registro nacional de veículos há menos de 60 (sessenta) meses;

III - Comprovação de regularidade jurídico-fiscal com a União.

Parágrafo Único - As pessoas jurídicas, que pretendam autorização para exploração dos serviços de transporte coletivo interestadual de passageiros e não se enquadrem nos incisos I e II deste artigo, deverão demonstrar capacidade técnica-operacional e financeira suficiente para a exploração dos serviços pretendidos.

Art. 2º As empresas enquadradas no art. 1º desta Lei serão autorizadas à exploração do transporte rodoviário de passageiros, exclusivamente nos percursos compreendidos entre Municípios onde estejam juridicamente registradas sua sede e filiais, há pelo menos 5 (cinco) anos.

Art. 3º Ao órgão federal incumbido da autorização, planejamento e fiscalização dos serviços de que trata esta Lei, caberá estabelecer os percursos básicos a serem atendidos pelo sistema, suas frequências mínimas e pontos de parada obrigatórios, assim como os preços máximos a serem cobrados pelas empresas autorizadas, vedadas:

- I - A exigência de frota mínima além dos limites previstos no Art. 1º;
- II - A fixação de preços mínimos;
- III - A limitação de prestação de serviços complementares;
- IV - A imposição de normas que, de qualquer maneira, restrinjam a competição entre os operadores.

Art. 4º O transporte rodoviário internacional estará sujeito às normas de tratados celebrados com países vizinhos, atendido o princípio de reciprocidade.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua publicação.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O transporte coletivo de passageiros tem sido desde sempre uma atividade extremamente controlada pelo Estado.

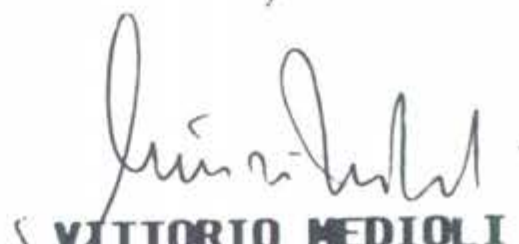
O fundamento ético desse controle sempre foi a defesa do "interesse público". O que se verifica na prática, entretanto, é que a regulamentação imposta pelo Estado distanciou-se, de seus objetivos, como soe acontecer nesses casos. Deixou de ser uma regulamentação a favor do usuário, para se converter numa regulamentação protetora dos interesses das empresas operadoras, pela extrema limitação da competição entre elas.

O que acontece hoje com o transporte aéreo evidencia a obesidade provocada pela regulamentação excessiva. Ao menor aceno de concorrência, as empresas tornam-se mais ágeis e seus preços começam a perder a "gordura" acumulada durante décadas.

Saliente-se que, no transporte aéreo, o fator "segurança" é muito mais crítico do que no rodoviário. E, ainda assim, foi possível estimular a competição entre os operadores.

O presente projeto não pretende desregulamentar o transporte rodoviário de passageiros, mas busca uma posição de equilíbrio, que acentue a presença do Estado na preservação do interesse público, garantindo apenas a segurança e o conforto dos passageiros e não os lucros das empresas permissionárias, que não devem ser consequência do favor do Estado - sob pena de graves e conhecidas distorções - mas unicamente da competência empresarial.

Sala das Sessões, 18 SETEMBRO 1991.


VITTORIO MEDIOLI
 Deputado Federal

**LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
 DAS COMISSÕES PERMANENTES**



CONSTITUIÇÃO
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

 Título III

 DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

 Capítulo II
 DA UNIÃO

Art. 21. Compete à União

 XII — explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora, de sons e imagens e demais serviços de telecomunicações;

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.459, DE 1991

(Do Sr. Nelson Bornier)

Dispõe sobre concessão, permissão e autorização para serviços rodoviários interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros.

(ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ADM); E DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É competência exclusiva do Poder Executivo outorgar e renovar concessão, permissão e autorização para explorar serviços rodoviários interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros, com observância do princípio de complementaridade dos sistemas privado, público e estatal.

Art. 2º O ato de outorga ou renovação será apreciado pelo Congresso Nacional no prazo de quarenta e cinco dias, a contar do recebimento da mensagem, o qual não corre nos períodos de recesso congressional, ficando sua aprovação pendente de deliberação por, no mínimo, dois quintos, em votação nominal.

Art. 3º O prazo de concessão ou permissão será de cinco anos para o transporte interestadual e de dez anos para o transporte internacional.

Art. 4º As entidades associativas e as cooperativas de trabalho são parte legítima para intentar, por meio de ação judicial, cancelamento da concessão ou de permissão antes de vencido o seu prazo.

Art. 5º Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de sessenta dias da publicação.

Art. 6º Esta lei vigora com a publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

É urgente que o processo de desregulamentação e de afirmação da verdadeira livre iniciativa chegue, de fato, ao setor de transporte rodoviário de passageiros, hoje um dos mais monopolizados do País, visto que meia dúzia de empresas se sobrepõem aos interesses da população e ao legítimo e impostergável direito de sobrevivência de cerca de duas centenas de pequenas e médias transportadoras, em todo território nacional, vítimas do mais vergonhoso cartel de que se tem notícia na história econômica do Brasil.

É um absurdo o que se passa. Onde está a competitividade tão decantada pelo governo e tão desejada pela sociedade? Não tem havido. Ao contrário, só um monopólio muito bem articulado, de tal maneira que entre elas começam a surgir os famosos acordos operacionais como os dos grupos Itapemirim e São Geraldo, ou a "Ponte Rodoviária" na ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro.

É o povo? E os usuários? Para estes não há opção. Porque os preços das passagens são únicos por linhas e fixados segundo o interesse das próprias empresas e as linhas que ligam os grandes centros populacionais são dominadas pelas poucas empresas do cartel.

Por exemplo:

- Rio de Janeiro a São Paulo - não há concorrência. Há uma "Ponte Rodoviária", ou distribuição por três empresas, entre elas a Cometa e a Itapemirim;

- Belo Horizonte ao Rio de Janeiro - o bolo é dividido entre Viações Cometa e Útil;

- Belo Horizonte a São Paulo ou Curitiba - o Grupo Cometa monopoliza, sem qualquer chance para concorrência, através de suas empresas Cometa e Impala.

Em suma, é terrível. O usuário não tem escapatória. Se ele vem do Nordeste para o Sudeste ou Sul, cairá sempre nas malhas da Itapemirim, São Geraldo ou Gontijo. Se circula entre os grandes centros da região Sudeste, também não lhe restam alternativas: terá sempre de usar os serviços da Itapemirim, São Geraldo, Cometa, Gontijo, Útil ou mais algumas empresas de dois ou três grupos. Se vem do Norte ou Centro-Oeste, outra face do cartel lhe espera: Transbrasiliana, Araguaiana ou Marajó (todas do Grupo Odilon Santos). Se vai para viagens internacionais, as opções lideradas pela Pluma são pouquíssimas.

O governo Collor completou um ano. Numa série de pronunciamentos anunciou que chegara a vez da livre iniciativa, da competitividade em favor do consumidor. Só que nada disso está ocorrendo para o usuário do transporte de passageiros. As empresas permanecem como se nada tivesse acontecido no Brasil. Imperam as velhas e carcomidas práticas. Continua o regulamento cartorial, herança dos grandes aperfeiçoamentos que possibilitaram o surgimento das grandes Itapemirim, São Geraldo, Cometa, Gontijo e algumas outras vassalas. É um conluio, em desqualidade de serviço e preço extorsivo, em favor de um segmento econômico com o beneplácito do poder concedente.

É preciso denunciar. É preciso, segundo o poeta, clamar aos ventos para que a vez e a hora do povo cheguem.

O monopólio formado por poucas empresas vem se expandindo incessantemente há mais de uma década e continua impávido e insolente, ditando as cartas.

Esse pequeno conjunto de empresas monopoliza no Brasil as principais e maiores linhas de passageiros. Por arranjos de legislação adrede elaborados, fazem agigantar e perpetuar privilégios. Engendram mecanismos que possibilitam às empresas dos grupos monopolizadores crescerem, sucessiva e continuamente e num autêntico mascaramento de serviços autônomos que deveriam ser delegados mediante licitação.

O próprio Anuário Estatístico do DNER, relativo a 1988, oferece os dados que atestam essa situação monopolista. Vejamos.

O Sistema Interestadual/Internacional alcançou naquele ano a cifra de 32.507.387.927 passageiros/km transportados. Desse total, é possível observar, no meio de 200 empresas que fazem linhas federais, o seguinte quadro:

- Grupo Itapemirim (Viações Itapemirim e Penha) deteve cerca de 25%, ou 7.965.872.743 passageiros/km transportados;

- Grupo São Geraldo (São Geraldo e Viação Nacional), cerca de 7%, ou 2.264.626.229;

- Grupo Cometa (Viações Cometa e Impala), aproximadamente de 6%, com 1.812.556.229;

- Viação Gontijo, com cerca de 5% do total, ou 1.433.227.225.

Esses números mostram que, em 1988, sete empresas de quatro grupos eram detentoras de quase 50% do mercado de passageiros das linhas federais. Mas elas não pararam por aí. Nos dois anos subsequentes, cujas estatísticas não foram divulgadas, continuaram a crescer.

Numa afrontosa burla à Constituição Federal, vêm recebendo linhas e mais linhas, mascaradas por modificações ou complementações de serviços amparadas pelo misterioso Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros, aprovado pelo Decreto nº 92.353 de 31 de janeiro de 1986.

Hoje essas empresas, na incontida e descontrolada expansão, devem ter ultrapassado o controle de mais de 50% do mercado, porque elas são soberanas para se imporem aos usuários sem concorrência ou competitividade, e não há condições de se lhes fazer sombra. Na verdade, o "cartório" do transporte de passageiros foi ardilosamente montado através dos tempos.

O usuário do transporte de passageiros deve ter o direito de opção. Ninguém pode obrigá-lo a usar de serviços de qualidade duvidosa e sem opção de preços, para perpetuar benefícios de poucos e gananciosos grupos econômicos.

É possível que o Presidente Fernando Collor que acreditamos bem intencionado, não saiba do que vem ocorrendo nos bastidores do governo. Mas o povo está de olhos abertos, ansioso pela sua vez; quer ver o "desmonte" do cartel de transporte de passageiros, visando o barateamento de custos, a melhoria da qualidade dos serviços, a possibilidade de escolha e outros direitos que assistem ao usuário.

ESTA É A SITUAÇÃO - E PIORA A CADA DIA

QUILOMETRAGEM RODADA		=	1.171.663.634
1 - Viação Itapemirim	=	214.456.351	ou 18,30%
Viação Penha	=	51.288.128	ou 4,38%
Total	=	265.744.479	ou 22,68%
2 - Cia São Geraldo	=	80.487.158	
Viação Nacional	=	3.016.841	
Total	=	83.503.999	ou 7,12%

3 - Empresa Gontijo	=	60.880.086 ou 5,19%
4 - Viação Cometa	=	45.118.974 ou 3,86%
Impala	=	9.448.447 ou 0,80%
Total	=	54.567.421 ou 4,66%

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS = 32.507.387,927

1 - Viação Itapemirim	=	6.553.958.980 ou 20,16%
N ^o Sr ^a da Penha	=	1.411.913.763 ou 4,34%
Grupo Itapemirim	=	7.965.872.743 ou 24,50%
2 - Cí ^a São Geraldo	=	2.186.273.912 ou 6,73%
Viação Nacional	=	78.352.317 ou 0,24%
Grupo São Geraldo	=	2.264.626.229 ou 6,97%
3 - Viação Cometa	=	1.464.284.099 ou 4,50%
Impala Auto Ônibus	=	384.272.200 ou 1,07%
Grupo Cometa	=	1.812.556.299 ou 5,57%
4 - Empresa Gontijo	=	1.433.227.225 ou 4,40%

Somente a apreciação, pelo Congresso Nacional, do ato de outorga ou renovação da concessão, permissão e autorização para explorar serviços rodoviários interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros poderá conferir ao assunto a necessária transparência e democratização, razão por que confiamos na rápida aprovação deste nosso projeto de lei.

Sala das Sessões, em 06 de agosto de 1991.


Deputado NELSON BORNIER

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
DAS COMISSÕES PERMANENTES

Decreto nº 92.353, de 31 de janeiro de 1986.

Aprova o Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 19, letra "e", do Decreto-Lei nº 512, de 21 de março de 1969,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros, na forma do Anexo que integra este Decreto.

Art. 2º O Ministro de Estado dos Transportes e Logística, mediante Portaria, os atos complementares e as modificações de caráter técnico necessários à atualização permanente do Regulamento, visando a manutenção de níveis adequados de segurança e atendimento ao público usuário.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário especialmente o Decreto nº 90.958, de 14 de fevereiro de 1985.

Brasília, 31 de janeiro de 1986; 1659 da Independência e 989 da República.

JOSE SARNEY
Affonso Camargo