

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI N° 4.206 , DE 1998**

Introduz modificação na Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para permitir o enquadramento dos veículos que especifica como de aluguel , para o transporte coletivo de passageiros.

Autor: Deputado Severino Cavalcanti  
Relator: Deputado Chico da Princesa

### **I – RELATÓRIO**

O presente projeto de lei altera o Código de Trânsito Brasileiro ao acrescentar parágrafo único aos artigos 96 e 135, onde propõe que os veículos do tipo Kombi, vans e similares também sejam enquadrados na categoria de veículos de aluguel para o transporte coletivo de passageiros. Estabelece, ainda, que é admitida concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros para ser prestado pelos referidos veículos.

Ao projeto principal foram apensados os seguintes projetos de lei:

1 – PL n° 574/99, que estabelece diretrizes para a implantação e o funcionamento da modalidade alternativa de transporte público coletivo urbano;

2 – PL n° 751/99, que dispõe sobre a instituição e a delegação de serviço de transporte coletivo de passageiros em veículos cuja lotação varie de oito a dezesseis lugares;

3 – PL n° 1.027 de 1999, que dispõe sobre a instituição e delegação do serviço de transporte urbano e rodoviário de passageiros por veículos utilitários.

Dentro do prazo regimental não foram apresentadas emendas.

## **II - VOTO**

As propostas legislativas em apreciação pretendem alterar os artigos 95 e 135 do Código Brasileiro de Trânsito para admitir a inclusão de vans, kombis e similares como veículos aptos ao serviço público de transporte coletivo de passageiros.

A preocupação do legislador em adequar a legislação pátria à realidade e as necessidades enfrentadas pela população brasileira deve ser constante, contudo, ao apresentar uma proposta legislativa, deve estar ciente de que a mesma encontre o respaldo necessário na Constituição Federal.

Ao Município, cabe a competência de organizar e gerir o transporte público, segundo a introdução de parágrafos nos artigos 96 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme defendido pelo autor. Objetivar a concessão de serviço público de transporte coletivo por vans e kombis é inconstitucional, pois fere a autonomia e a competência constitucional do Município.

O Poder Público, ao delegar ao particular a prestação de um serviço público, condiciona que esta prestação seja feita através de um serviço adequado à população usuária, satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade nas tarifas.

Por outro lado, o crescimento do transporte clandestino, realizado por vans e assemelhados nas principais cidades brasileiras, tem sido recebido por muitos como sendo a solução para resolver as deficiências do sistema de transporte público oficial, na medida em que a maior oferta de lugares no sistema vem atender aos anseios da população por um transporte eficiente, pontual , limpo, confortável , seguro e barato.

No entanto, a realidade que vemos nas ruas é bem diferente. Este tipo de serviço está longe de ser a solução. O transporte de passageiros em vans e perus está lotando nossas cidades com veículos de baixa capacidade, inseguros, que não oferecem mínimas condições de conforto, emitem elevados índices de poluição e estão tornando absolutamente caótico o já saturado sistema viário de nossas cidades.

A realidade é que o crescimento do transporte clandestino em todo o país está ligado a uma série de motivos, tais como:

- falta de fiscalização;
- alto nível de desemprego;
- superlotação dos ônibus regulares;
- tarifas muito altas do transporte regular.

Tais motivos tem levado algumas autoridades públicas a perder o controle sob a situação, o que acaba resultando em decisões de caráter político emergencial, que na sua maioria estão alheias as características dos sistemas de transporte coletivo de passageiros, onde o interesse público, de ofertar um serviço de transporte de qualidade ao usuário é colocado a margem e em segundo plano, pois o objetivo principal é conceder a proteção da lei aos operadores clandestinos, fundamentado no apelo social que envolve a questão.

Devemos nos atentar como legisladores que somos, possuidores de alta responsabilidade, para os efeitos negativos que a implantação do transporte alternativo acarretaria sobre o trânsito e o meio ambiente das cidades, pois a medida que parcelas maiores de passageiros do transporte formal forem transferidas de veículos convencionais para veículos menores, se agravará a questão de tráfego nas vias urbanas, resultando em congestionamentos, desperdício de energia e, principalmente, no aumento da poluição atmosférica.

Apesar do aparecimento e do crescimento do transporte informal de passageiros não serem um fenômeno relativamente recente, várias cidades já estão convivendo com os efeitos negativos que esse tipo de organização pode trazer à qualidade de vida urbana.

Os trabalhadores informais utilizam veículos de baixa capacidade (vans, peruas) por apresentarem menor custo operacional e valor de comercialização mais baixa. Com isso, traz um grave problema de trânsito e de eficiência de transporte para as cidades, pois é necessário um número mínimo de 05 peruas, por exemplo, para transportar o mesmo número de passageiros que um ônibus convencional transporta. Assim, o volume de veículos nas vias acaba por exceder quase sempre suas capacidades, gerando grande congestionamentos nos centros urbanos.

Por conseqüência, centros urbanos que possuem sistemas de transportes desestruturados, apresentam um nível de poluição atmosférica e gastos de energia superiores aos de cidades que possuem sistemas de transportes estruturados. Isso em decorrência de um número maior de

carros particulares transitando, e de peruas e vans utilizadas, que são mais poluentes e não apresentam manutenção adequada, comprometendo o desempenho do motor ao longo da sua vida útil. Além de gerar poluição ambiental, há também a poluição sonora provocada pela movimentação de veículos.

Importante também falarmos sobre a violência urbana. Sabemos que o transporte alternativo, no Brasil, é também controlado por organizações criminosas e atuam coagindo fiscais do poder público, fomentando inúmeras manifestações violentas. Nos últimos dois anos, as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo tiveram 250 ônibus, do sistema regular, incendiados ou depredados, paralisando, por consequência, parcial ou totalmente, as atividades normais das cidades, fechando suas principais avenidas.

A violência urbana também está relacionada com os altos índices de acidentes ocasionados pelo péssimo estado de conservação dos veículos. Isto porque as peruas e vans, ao contrário dos ônibus, não contam com carroceria estruturada em aço resistente a colisões e não atendem as condições expressas no artigo 107 do Código de Trânsito Brasileiro, que exige que os veículos devem atender condições técnicas e mínimas de segurança, higiene e conforto.

Por todo o exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.206/98 e de seus apensos.

Sala da Comissão, 08 de outubro de 2003.

**Deputado Chico da Princesa  
Relator**