



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.448, DE 2003

(Do Sr. Rogério Silva)

Institui o Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Entorno do Distrito Federal (RIDE) e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; VIAÇÃO E TRANSPORTES; E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54 RICD) - ART. 24II

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Entorno do Distrito Federal – RIDE, integrante em caráter complementar do sistema convencional de transporte público interestadual.

Parágrafo único. A Região Integrada de Desenvolvimento Econômico de que trata este artigo é constituída pelo Distrito Federal, pelos Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unai e Buritis, no Estado de Minas Gerais.

Art. 2º O Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE reger-se-á pelos dispositivos da presente Lei e de seu regulamento, do Código de Trânsito Brasileiro e das demais normas aplicáveis à matéria.

Art. 3º A outorga do serviço será feita no regime de permissão, devendo ser explorada como modalidade complementar e alternativa ao serviço de transporte público interestadual.

Parágrafo único. As permissões serão outorgadas exclusivamente a pessoas físicas, obrigatoriamente organizadas e filiadas em cooperativas.

Art. 4º A retirada de um permissionário de uma cooperativa e a sua não inclusão imediata em outra implicará em cassação da permissão para o exercício do Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE.

Art. 5º Em caso de morte do permissionário a outorga será automaticamente transferida aos seus herdeiros nos termos da legislação civil.

Art. 6º O número de permissões em cada linha será definida pelo órgão gestor.

Parágrafo único. Dependendo da demanda o número de permissões poderá ser aumentado, observadas as regras definidas nesta Lei.

Art. 7º O Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE será prestado em caráter contínuo e permanente, comprometendo-se os permissionários com a regularidade, continuidade, segurança, conforto e cortesia na sua prestação.

Art. 8º Só poderão operar nesse serviço veículos segurados na modalidade de seguro total com cobertura de responsabilidade civil para danos pessoais e materiais a passageiros e a terceiros.

Art. 9º É vedado, no Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE, o transporte de passageiros em pé, e todos os usuários deverão ter a prerrogativa de viajarem sentados.

Art. 10. A cada permissionário será permitido registrar e operar um único veículo.

Art. 11. Para operar no serviço, os permissionários e motoristas contratados deverão, independente de outras exigências legais, possuir:

- a) a) curso de direção defensiva;
- b) b) curso de relações interpessoais;
- c) c) dois anos de habilitação na categoria “D”.

Art. 12. Os veículos do Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE, a pedido do passageiro, poderão parar em qualquer lugar do itinerário, desde que não desrespeitem o Código de Trânsito Brasileiro e não venham a colocar em perigo passageiros ou terceiros.

Art. 13. Os proponentes do Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE deverão ser motoristas profissionais obrigatoriamente organizados e filiados em cooperativas.

Parágrafo único. Sem prejuízo de outras exigências afins, a cooperativa, nos procedimentos de habilitação, deverá comprovar cumulativamente, por meio de documentos, que ela e seus cooperados não são titulares de qualquer outra autorização, permissão ou concessão de transporte individual ou coletivo de passageiros em qualquer ente da federação.

Art. 14. O serviço de que trata esta Lei será operado exclusivamente por microônibus, assim os definidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, em linhas distintas, sendo definido o itinerário da linha e o número de veículos em operação em cada uma delas em função da demanda de passageiros.

Art. 15. Não será permitido operar no Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE a veículos com tempo de uso superior a seis anos, contado da data de sua fabricação.

Art. 16. A exploração desse serviço terá tarifa estipulada pelo Poder Público.

Art. 17. A tarifa a ser cobrada pela prestação do serviço destina-se a remunerar de maneira adequada os custos operacionais do transporte oferecido em regime de eficiência e os investimentos necessários a sua execução, bem como a possibilitar a manutenção do padrão de qualidade exigido do permissionário.

Art. 18. Terão direito à gratuidade no transporte em veículo desse serviço os idosos maiores de sessenta e cinco anos de idade as e pessoas portadoras de deficiência física, até o limite de 20% da capacidade do veículo, desde que apresentem documento que comprove a idade ou a deficiência.

Art. 19. Ficam autorizados todos os veículos do Serviço de Transporte Público Alternativo Complementar Interestadual da RIDE a afixarem publicidade nos espaços destinados a esse fim, para divulgação de propagandas comerciais.

Art. 20. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Entorno do Distrito Federal constitui-se, a rigor, em uma grande região metropolitana centrada em Brasília.

No âmbito dessa região, circulam, entre as diversas localidades que a compõem, cerca de 200 mil pessoas por dia.

O sistema convencional de transporte público não consegue dar vazão a esse grande número de passageiros. Além disso, monopolizado por algumas poucas empresas, oferece um serviço de baixa qualidade, a todas as luzes insatisfatório e ineficiente, pelo pequeno número de veículos disponibilizados, pelo desconforto dos veículos, pela demora, pela lotação excessiva e pela carestia das passagens, entre outras coisas.

Nessas circunstâncias, nada mais natural do que o surgimento de prestadores de serviço de transporte de passageiros alternativo, que oferecem um serviço complementar àquele sistema convencional, proporcionando aos passageiros um serviço ágil, confortável e de baixo preço.

Essa prestação de serviços alternativos de transporte tornou-se uma realidade inafastável, configurando-se como fonte de rendimentos para um grande número de pais e mães de família, que tiram o seu sustento da prestação de tais serviços.

Por outro lado, é evidente que o usuário vem aprovando a existência dessa opção, tanto assim que é crescente o número de pessoas que opta pelo transporte alternativo, enquanto se sucedem, por outro lado, manifestações populares crescentes e cada vez mais violentas contra a precariedade dos serviços convencionais.

Essa prestação de serviços alternativa vem sendo regulamentada por lei, paulatinamente, em todas as grandes cidades e áreas metropolitanas. Assim já acontece no Distrito Federal, como em muitas localidades do Entorno deste, em que os Municípios, exercendo a competência que lhes assegura a Constituição Federal, adotam normas que enquadram a prestação desses serviços. Os Estados, por sua vez, vêm editando leis que regulam essa atividade quando se trata de transporte intermunicipal no seu território.

O transporte entre as cidades do Entorno, no entanto, tem a peculiaridade de envolver vários Municípios de três distintas Unidades da Federação, a saber: o Distrito Federal, o Estado de Goiás e o Estado de Minas Gerais. Dessa forma, o serviço de transporte entre essas localidades não pode ser regulamentado localmente, nem no âmbito da competência de apenas uma daquelas Unidades. É mister, para tanto, que essa regulamentação seja feita por lei federal.

Tivemos a preocupação, neste projeto, de inserir artigos que visam impedir a monopolização do transporte por grupos empresariais, conservando o seu caráter de prestação pessoal, limitando a concessão de permissão a apenas um veículo por pessoa (art. 10). Por outro lado, buscamos incentivar a organização dos prestadores de serviço, tornando obrigatória a sua filiação a cooperativas, que permitem a otimização desses serviços (art. 3º, parágrafo único).

Outro cuidado foi o de exigir um mínimo de qualificação dos motoristas (art. 11), definir o tipo de veículo apropriado a operar com essa finalidade (art. 14), garantir que não haja lotação excessiva (art. 9º), bem como asseverar que os veículos não sejam demasiadamente velhos (art. 15), em atenção à segurança dos passageiros. A mesma preocupação nos levou a facultar aos permissionários a contratação de motoristas profissionais que com ele se revezem ao volante (art. 11), bem como a exigir que os veículos sejam segurados na modalidade de cobertura total (art. 8º).

Entendemos que o projeto que ora apresentamos cumpre um papel social relevante, nas atuais circunstâncias, pelo que confiamos na aprovação de nossos pares.

Sala das Sessões, 11 de novembro de 2003

Deputado ROGÉRIO SILVA

PPS – MATO GROSSO

FIM DO DOCUMENTO
