ANTEPROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº_____/2026

"Altera a Lei Complementar nº 356, de 8 de dezembro de 2025, para instituir diretrizes para o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural no Município de Rio Branco, e dá outras providências."

O PREFEITO DE RIO BRANCO, ACRE,

Faço saber que a Câmara Municipal de Rio Branco, Acre, aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º A Lei Complementar nº 356, de 8 de dezembro de 2025, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo II-A:

CAPÍTULO II-A DO SERVIÇO PÚBLICO COMPLEMENTAR DE TRANSPORTE ALTERNATIVO URBANO E RURAL

Art. 4º-A. Fica instituído, no âmbito do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Rio Branco, o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural, destinado a ampliar a cobertura, a capilaridade, a continuidade e a integração do transporte público de passageiros nas áreas urbanas, periurbanas e rurais não atendidas ou atendidas de forma insuficiente pelo serviço regular de ônibus.

§ 1º O serviço de que trata este Capítulo integra o sistema público municipal de transporte, em caráter complementar, alimentador, especial ou experimental, conforme definição técnica do Poder Executivo.

§ 2º O Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural não substitui o serviço regular de ônibus, devendo funcionar de forma integrada às linhas

principais, terminais, pontos de conexão, equipamentos públicos e áreas centrais do Município.

§ 3º O serviço previsto neste Capítulo não se confunde com serviço de táxi, mototáxi, transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativo, fretamento privado ou qualquer outra modalidade privada individual de transporte de passageiros.

§ 4º A prestação do serviço observará o interesse público, a segurança dos usuários, a modicidade tarifária, a acessibilidade, a continuidade, a regularidade, a eficiência, a transparência, a integração operacional e a fiscalização pelo Poder Público.

Art. 4º-B. O Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural poderá ser estruturado, entre outras, nas seguintes modalidades operacionais:

I – linhas especiais urbanas, operadas por micro-ônibus, vans ou veículos equivalentes, destinadas a bairros, regionais, conjuntos habitacionais, áreas periféricas ou localidades sem cobertura adequada do transporte regular de ônibus;

II – linhas interbairros, destinadas à ligação direta entre bairros, regionais e polos de serviços, reduzindo a necessidade de deslocamento obrigatório até a região central;

III – linhas alimentadoras, destinadas à conexão de comunidades, bairros e pontos específicos com terminais, corredores, linhas principais, equipamentos públicos, escolas, unidades de saúde, centros comerciais e zonas centrais;

IV – linhas especiais rurais, destinadas ao atendimento de comunidades rurais, ramais, polos de produção, núcleos urbanos isolados e localidades de difícil acesso;

V – serviço rural de operação adaptada, destinado a vias sem pavimentação regular ou com restrições de trafegabilidade, mediante utilização de veículos compatíveis,

inclusive veículos de tração 4x4, desde que regularizados perante os órgãos competentes e adequados às normas de segurança.

Art. 4º-C. São objetivos do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural:

I – ampliar o acesso da população ao transporte público municipal;

II – atender comunidades rurais e urbanas com baixa oferta, baixa frequência ou ausência de linhas regulares;

III – criar conexões operacionais entre bairros e comunidades não atendidos diretamente por linhas de ônibus e as linhas principais do sistema;

IV – reduzir o tempo de espera e o custo social do deslocamento da população;

V – facilitar o acesso a escolas, unidades de saúde, feiras, mercados, repartições públicas, terminais, locais de trabalho, equipamentos comunitários e zonas centrais;

VI – reconhecer e ordenar, sob controle público, atividades de transporte rural já exercidas no Município;

VII – promover segurança jurídica aos operadores e segurança operacional aos usuários;

VIII – permitir soluções adequadas às condições específicas de ramais, estradas vicinais e vias sem pavimentação regular;

IX – fortalecer a mobilidade rural, a integração entre campo e cidade e o acesso a serviços públicos;

X – reduzir a dependência exclusiva de um único modelo operacional de transporte coletivo.

Art. 4º-D. A criação, alteração, fusão, extensão, redução ou extinção de linhas do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural dependerá de estudo técnico de demanda, oferta, viabilidade operacional e impacto no sistema de transporte coletivo municipal.

§ 1º O estudo técnico deverá considerar, no mínimo:

I – a existência de bairros, comunidades, ramais ou localidades sem atendimento adequado;

II – a demanda atual ou potencial de usuários;

III – as condições de trafegabilidade das vias;

IV – a compatibilidade do veículo com a via e com a demanda;

V – a necessidade de integração com linhas regulares, terminais, pontos de conexão e áreas centrais;

VI – a segurança dos usuários, operadores e terceiros;

VII – a viabilidade econômico-financeira da operação;

VIII – a possibilidade de operação especial, experimental ou permanente;

IX – a oitiva de comunidades, associações de moradores e rurais, operadores locais e usuários, quando cabível.

§ 2º As linhas complementares poderão ter itinerários, frequências, horários, pontos de embarque, pontos de desembarque, veículos e tarifas diferenciados, conforme a natureza do serviço e a regulamentação do Poder Executivo.

§ 3º A implantação de linhas experimentais poderá ocorrer por prazo determinado, com avaliação periódica de desempenho, demanda, segurança, custo operacional e satisfação dos usuários.

Art. 4º-E. O Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural poderá ser operado por pessoas físicas, microempreendedores individuais, microempresas, empresas de pequeno porte, cooperativas, associações de operadores ou pessoas jurídicas especializadas, observada a legislação federal, estadual e municipal aplicável.

§ 1º A exploração do serviço dependerá de outorga pública, permissão, autorização ou instrumento jurídico equivalente admitido em lei, precedido de licitação, chamamento público, credenciamento ou outro procedimento cabível, conforme a natureza do serviço e a legislação aplicável.

§ 2º O procedimento de seleção poderá considerar a divisão por linhas, lotes, áreas, regionais, ramais ou modalidades de operação, com critérios objetivos de habilitação, segurança, capacidade operacional, regularidade documental e qualidade do serviço.

§ 3º A licença operacional, o cadastro, a permissão ou a autorização municipal dos operadores terão renovação periódica, em prazo e forma definidos pelo Poder Executivo, condicionada à manutenção dos requisitos legais, técnicos e operacionais.

§ 4º A outorga ou o licenciamento do operador não gera direito adquirido à exploração permanente do serviço, podendo ser revisto, suspenso, cassado ou não renovado em caso de descumprimento das normas legais, regulamentares ou contratuais.

Art. 4º-F. Para operar o serviço, o interessado deverá comprovar, na forma do regulamento:

I – regularidade documental do operador;

II – habilitação compatível do condutor;

III – cadastro municipal do operador, do condutor e do veículo;

IV – regularidade do veículo perante os órgãos de trânsito;

V – vistoria técnica periódica;

VI – seguro obrigatório e seguro de responsabilidade civil ou de acidentes pessoais em favor dos passageiros, quando exigido em regulamento ou edital;

VII – curso, capacitação ou treinamento compatível com transporte de passageiros, atendimento ao usuário, condução segura e primeiros socorros;

VIII – inexistência de impedimentos administrativos, contratuais ou legais para operar serviço público de transporte;

IX – cumprimento das exigências de identificação visual, sinalização, tarifa, itinerário, pontualidade, higiene, acessibilidade e segurança.

Art. 4º-G. Os veículos utilizados no Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural deverão observar as normas de trânsito, segurança veicular, licenciamento, acessibilidade, higiene, manutenção e identificação visual.

§ 1º Poderão ser utilizados micro-ônibus, vans, utilitários, veículos de tração 4x4 ou outros veículos compatíveis com a natureza do serviço, desde que autorizados pelo Poder Público e adequados ao transporte seguro de passageiros.

§ 2º Nas linhas rurais ou de operação adaptada, a autorização de veículo com tração 4x4, carroceria ou configuração especial dependerá de comprovação de adequação técnica, regularização perante os órgãos competentes, assentos fixos, cintos de segurança, proteção contra intempéries e demais requisitos definidos em regulamento.

§ 3º É vedado o transporte de passageiros em compartimento de carga, em pé, em condições inseguras ou em desacordo com a capacidade e a classificação regular do veículo.

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer idade máxima, periodicidade de vistoria, equipamentos obrigatórios, padrão de manutenção e critérios diferenciados para veículos urbanos e rurais.

Art. 4º-H. As tarifas do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural serão fixadas pelo Poder Executivo, observados os princípios da modicidade tarifária, transparência, equilíbrio econômico-financeiro, integração do sistema e capacidade de pagamento dos usuários.

§ 1º Poderão ser fixadas tarifas diferenciadas por modalidade, trecho, zona, linha, distância, integração, horário ou característica operacional, conforme estudo técnico e regulamentação específica.

§ 2º É vedada a cobrança de valor livremente pactuado entre operador e usuário em serviço integrante do sistema público municipal de transporte.

§ 3º Os valores de tarifa, itinerários, horários, pontos de embarque e pontos de desembarque deverão ser divulgados de forma clara, acessível e permanente aos usuários.

§ 4º O serviço poderá ser integrado à bilhetagem eletrônica, ao sistema de monitoramento, ao portal de transparência do transporte público e aos mecanismos de controle operacional do Município.

Art. 4º-I. Caberá ao Poder Executivo, por meio do órgão competente, definir a padronização, sinalização e identificação do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural, incluindo:

I – identidade visual dos veículos;

II – numeração ou código das linhas;

III – placas, adesivos, letreiros ou painéis indicativos;

IV – pontos de embarque e desembarque;

V – sinalização em terminais, áreas centrais, bairros, ramais e comunidades rurais;

VI – canais de informação ao usuário;

VII – regras de uso de uniformes, crachás ou identificação dos operadores, quando cabível.

Art. 4º-J. O Município poderá instituir cadastro específico dos operadores que já exercem atividade de transporte alternativo rural, inclusive toyoteiros, para fins de diagnóstico, planejamento, transição e futura regularização.

§ 1º O cadastramento previsto no caput não dispensa a necessidade de outorga pública, licenciamento, vistoria e atendimento às normas de segurança.

§ 2º O cadastro deverá identificar, no mínimo, o operador, o condutor, o veículo, a localidade atendida, o itinerário usual, a frequência da operação, a demanda estimada e as condições de trafegabilidade da via.

§ 3º O Poder Público poderá promover fase de transição para adequação progressiva dos operadores às normas municipais, sem prejuízo da fiscalização e da proteção dos usuários.

Art. 4º-K. A fiscalização do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural caberá ao órgão municipal competente, sem prejuízo da atuação dos órgãos estaduais e federais nos limites de suas atribuições.

§ 1º Constituem infrações, sem prejuízo de outras previstas em regulamento, edital, contrato ou legislação específica:

I – operar sem outorga, autorização, permissão, cadastro ou licença válida;

II – descumprir itinerário, horário, tarifa, ponto de embarque ou ponto de desembarque;

III – utilizar veículo não cadastrado, não vistoriado ou em condições inadequadas;

IV – transportar passageiros acima da capacidade permitida;

V – cobrar tarifa diferente da autorizada;

VI – negar atendimento injustificado ao usuário;

VII – deixar de prestar informações solicitadas pelo Poder Público;

VIII – comprometer a segurança, a continuidade ou a regularidade do serviço.

§ 2º As penalidades serão aplicadas mediante processo administrativo, assegurados o contraditório e a ampla defesa, podendo compreender advertência, multa, suspensão, apreensão administrativa de documentos de operação, cassação de licença, revogação da permissão ou exclusão do cadastro, conforme a gravidade da infração.

Art. 4º-L. O serviço de que trata este Capítulo somente poderá operar dentro dos limites territoriais do Município de Rio Branco, respeitadas as competências do Estado, da União e dos órgãos reguladores competentes para transporte intermunicipal, interestadual ou em rodovias sob jurisdição diversa.

Art. 4º-M. A regulamentação deste Capítulo deverá compatibilizar o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural com o Sistema Integrado de Transporte Urbano, o Plano Diretor, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e as normas de concessões, permissões, licitações e contratos públicos.”

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta Lei Complementar, especialmente ao procedimento de cadastramento, outorga, licenciamento, renovação periódica, vistoria, fiscalização, padronização, sinalização, definição tarifária, integração operacional e transição dos operadores já existentes.

Art. 3º A implantação do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural ficará condicionada à realização de estudos técnicos, à observância da legislação federal, estadual e municipal aplicável e à disponibilidade orçamentária, quando envolver despesa pública.

Parágrafo único. Esta Lei Complementar não cria cargo, função, órgão, subsídio tarifário obrigatório, despesa automática ou obrigação de contratação de operadores pelo Município.

Art. 4º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Rio Branco, Acre, 22 de abril de 2026.

Felipe Tchê
Vereador – PP

JUSTIFICATIVA

Senhor Presidente,

Nobres Vereadores,

Submeto à elevada apreciação desta Câmara Municipal minuta de Projeto de Lei Complementar que altera a Lei Complementar nº 356 de 8 de dezembro de 2025, para instituir diretrizes para o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural no Município de Rio Branco.

1. Contexto da crise do transporte público em Rio Branco

O transporte coletivo de passageiros é serviço público essencial, de interesse local, devendo ser prestado de forma contínua, segura, acessível e sob controle do Poder Público, nos termos da Constituição Federal, da Lei Federal nº 8.987/1995 e da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). A Lei Complementar nº 356/2025, marco regulatório do transporte coletivo de Rio Branco, incorporou esses princípios ao ordenamento municipal.

Não obstante esse avanço normativo, o Município vem enfrentando, em 2026, uma grave crise na operação do sistema de ônibus, com paralisações significativas de linhas e, em determinados momentos, interrupção integral da circulação de veículos, em razão de conflitos trabalhistas e dificuldades econômico-financeiras da empresa concessionária.

Em março de 2026, foi amplamente noticiado o corte ou paralisação de mais de trinta linhas de ônibus urbanos, atingindo bairros periféricos, regionais e localidades como Taquari, Praia do Amapá, Ramal Bom Jesus, Ramal Castanheira, Transacreana, Quixadá, Apolônio Sales, Manoel Julião, entre outras, deixando usuários sem alternativa de transporte para trabalho, estudo, saúde e demais necessidades básicas.

Em 22 de abril de 2026, Rio Branco amanheceu sem qualquer ônibus em operação, em virtude de paralisação total dos trabalhadores do transporte coletivo, com condicionamento da retomada à regularização de salários atrasados. Essa situação

expôs, de dramática, a dependência histórica do Município em relação a um único modelo operacional centrado exclusivamente no ônibus urbano convencional.

2. Limitações do modelo exclusivo de ônibus e necessidade de solução complementar

A área territorial de Rio Branco se aproxima de 9.000 km², com população estimada em cerca de 400 mil habitantes. O Plano Diretor e seus anexos evidenciam que o território municipal compreende tanto áreas urbanas consolidadas quanto extensas regiões rurais, ramais, núcleos urbanos isolados e estradas vicinais. Em diversas dessas localidades, o ônibus convencional, por razões de custo, demanda, condições de via ou distância, não consegue oferecer cobertura adequada.

Ao mesmo tempo, a realidade social mostra que, sobretudo na zona rural e nos ramais, já existem há anos formas de transporte alternativo, popularmente conhecidas como “toyoteiros” e congêneres, que prestam, de fato, um serviço de mobilidade à população, porém sem o devido enquadramento no sistema público, sem padrão de segurança e sem controle tarifário e operacional pelo Município.

Ignorar essa realidade não a faz desaparecer; apenas a mantém na informalidade, sem proteção ao usuário e sem integração com o sistema de transporte coletivo urbano.

3. Experiências e precedentes em outras cidades

A adoção de serviços complementares e alternativos de transporte coletivo não é novidade no cenário nacional. Diversos municípios brasileiros, especialmente em contextos de crise ou greve do transporte regular, têm regulamentado o uso de vans, micro-ônibus e veículos similares em regime de lotação pública emergencial ou estruturada.

Como exemplo, na cidade de Santarém (PA), em maio de 2013, diante de greve anunciada dos rodoviários, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito editou a Portaria nº 018/2013, normatizando o uso de táxis, micro-ônibus particulares e vans para prestar serviço na modalidade lotação, obrigando-os a seguir o trajeto das

linhas de ônibus e a praticar as mesmas tarifas do sistema regular, justamente para diminuir o impacto da paralisação sobre a população usuária do transporte coletivo.

SMT legaliza transporte alternativo para enfrentar greve dos rodoviários anunciada para segunda-feira

Essa experiência mostra que, em situações de crise, o transporte alternativo regulado pelo poder público é instrumento legítimo para garantir continuidade mínima do serviço essencial, desde que sob regras claras de segurança, tarifa e fiscalização.

4. Base legal no marco regulatório e na Lei Orgânica Municipal

A Lei Complementar nº 356/2025 já reconhece, em seu art. 3º, § 2º, a figura do "serviço especial" de transporte, com itinerários, horários, tarifas e veículos diferenciados, e, em seu § 3º, o "serviço experimental", ambos delegáveis mediante permissão precedida de licitação. O que se propõe, agora, é detalhar, dentro da própria lei complementar, uma categoria específica de serviço especial/experimental: o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural.

A Lei Orgânica do Município, por sua vez, atribui ao Município a competência para planejar, organizar, regulamentar, prover e fiscalizar o transporte público, incluindo formas de transporte alternativo, taxis, mototáxis e lotações, bem como para definir direitos e deveres de operadores e usuários, fiscalização, integração física, temporal, tarifária e operacional, características dos veículos, segurança, manutenção e regras de tarifação.

Assim, não há inovação exógena ao sistema, mas sim detalhamento de uma modalidade complementar dentro das balizas já traçadas pela Lei Complementar nº 356/2025 e pela Lei Orgânica Municipal.

5. Conteúdo da proposta

A minuta de Projeto de Lei Complementar ora apresentada:

a) Institui o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural, como parte integrante do sistema de transporte coletivo de Rio Branco, com caráter claramente complementar, alimentador e não substitutivo do serviço regular de ônibus (art. 4º-A);

b) Define modalidades operacionais (linhas especiais urbanas, interbairros, alimentadoras, rurais e de operação adaptada em ramais), permitindo adequar o tipo de veículo e o tipo de serviço às condições de via e à demanda local (art. 4º-B);

c) Estabelece objetivos específicos, como ampliar o acesso ao transporte público, atender áreas sem cobertura, reduzir o tempo de deslocamento, facilitar o acesso a serviços essenciais e reduzir a dependência de um único modelo de operação (art. 4º-C);

d) Submete a criação e alteração de linhas complementares a estudos técnicos de demanda, oferta, segurança, viabilidade econômica, integração e audiência de comunidades e usuários, sempre que cabível (art. 4º-D);

e) Define quem pode operar o serviço (pessoas físicas, MEIs, microempresas, cooperativas e associações), condicionando tudo a outorga pública, permissão, autorização ou credenciamento, precedidos de processos de seleção transparentes (art. 4º-E);

f) Estabelece requisitos mínimos dos operadores e veículos, como cadastro, habilitação, vistoria, seguros, capacitação em condução segura e atendimento ao usuário, além de proibir o transporte em compartimento de carga ou em condições inseguras (arts. 4º-F e 4º-G);

g) Resguarda a competência do Executivo para fixar tarifas, inclusive diferenciadas por modalidade, linha ou trecho, vedando a cobrança de valores livres e integrando o serviço à bilhetagem eletrônica e aos mecanismos de transparência e controle (art. 4º-H);

h) Prevê padronização visual e sinalização dos veículos e pontos, sob responsabilidade do órgão gestor, garantindo identificação clara ao usuário (art. 4º-I);

i) Permite o cadastramento dos atuais operadores alternativos rurais, inclusive toyoteiros, para diagnóstico, planejamento e transição à legalidade, sem dispensar vistoria, licenciamento ou atendimento às normas de segurança (art. 4º-J);

j) Disciplina a fiscalização e as sanções administrativas, assegurando o devido processo legal e prevendo penalidades proporcionais, como advertência, multa, suspensão, cassação de licença e revogação de permissão, nos casos de operação irregular (art. 4º-K);

k) Limitando a atuação ao território municipal, respeitando competências do Estado e da União para transporte intermunicipal e interestadual (art. 4º-L);
l) Determina que a regulamentação compatibilize o serviço complementar com o Sistema Integrado de Transporte Urbano, o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana (art. 4º-M).

6. Vantagens e cautelas

A proposta não cria qualquer órgão, cargo, função ou despesa obrigatória para o Município, nem institui subsídio tarifário automático. Ao contrário, condiciona a implantação do serviço complementar à realização de estudos técnicos e à disponibilidade orçamentária quando houver necessidade de aporte público.

Do ponto de vista social e operacional, o Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural:

– amplia a oferta de transporte para bairros periféricos, comunidades rurais e ramais hoje desatendidos;
– reduz a vulnerabilidade da população a crises e greves no sistema de ônibus;
– traz para a legalidade e para o controle público uma realidade de transporte alternativo já existente, com exigência de segurança, tarifa controlada e fiscalização;

– permite respostas mais flexíveis e adequadas às especificidades territoriais e de demanda de Rio Branco.

7. Conclusão

Diante da crise recente do transporte coletivo e da necessidade de dar respostas rápidas e juridicamente seguras à população, entendo que a instituição do Serviço Público Complementar de Transporte Alternativo Urbano e Rural, nos termos propostos, representa medida oportuna, legítima e alinhada às competências municipais, à legislação federal e às boas práticas observadas em outros municípios brasileiros.

Submeto, portanto, a presente minuta de Projeto de Lei Complementar à apreciação desta Egrégia Câmara Municipal, confiando na sensibilidade dos Nobres Vereadores e Vereadoras para com os milhares de usuários que dependem do transporte público para o exercício cotidiano de seus direitos fundamentais.

Felipe Tchê
Vereador – PP