



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 052 DE 2025

“Dispõe sobre o reconhecimento do Serviço de Transporte Intermunicipal Alternativo Cooperativo como serviço público de interesse social e essencial à mobilidade regional e Regulamenta o Táxi Individual Intermunicipal sob Demanda, no âmbito do Estado de Roraima.”

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RORAIMA, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Assembleia Legislativa aprovou e eu sancionei a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º – Fica instituído o serviço de transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros no Estado de Roraima, que será prestado por cooperativas legalmente constituídas e autorizadas pelo Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR, sem necessidade de processo licitatório, considerando a natureza especial das sociedades cooperativas, seu caráter de autogestão e reconhecendo de sua relevância socioeconômica, a geração de emprego e renda e no atendimento direto às necessidades da população.

Parágrafo Único – O serviço de transporte de que trata esta Lei é reconhecido e declarado como serviço de relevante interesse público, social e comunitário, por sua função inclusiva e de promoção do desenvolvimento regional, nos termos do §1º e §2º do art. 174 da Constituição Federal, considerado essencial à mobilidade da população e à integração regional.

Art. 2º – A prestação de serviço de transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros no Estado de Roraima terá caráter complementar, atendendo localidades e horários de acordo com a demanda existente, não conflitando com transporte convencional, garantindo assim a continuidade e eficiência do sistema de transporte intermunicipal do Estado.

Art. 3º – O serviço de transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros no Estado de Roraima será regulado por esta Lei e pelas normas complementares editadas pelo Conselho Rodoviário Estadual, observando-se as disposições da Lei Estadual nº 664/2008, da Instrução Normativa nº 002/2010 – CRE/RR e demais legislações federais aplicáveis.

§ 1º - A operação do serviço será realizada prioritariamente por sociedades cooperativas, considerando seu modelo auto gestor, sua natureza jurídica distinta e sua função social na prestação do transporte intermunicipal, de forma alternativa e complementar. Excepcionalmente, poderá ser admitida a participação de empresas privadas quando comprovada a necessidade de complementaridade e quando houver insuficiência de cobertura cooperativa, conforme comprovada por estudo técnico e critérios estabelecidos pelo órgão regulador.

§ 2º - A prioridade de operação por sociedades cooperativas fundamenta-se na sua estrutura organizacional auto gestora, na ausência de finalidade lucrativa e na sua capacidade de oferecer tarifas acessíveis, promovendo inclusão social e desenvolvimento regional. A participação de outras entidades no serviço somente ocorrerá quando houver justificativa técnica e regulatória que demonstre a insuficiência da cobertura cooperativa.

§ 3º - O serviço de transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros no Estado de Roraima



será prestado prioritariamente por sociedades cooperativas, podendo ser complementado, quando estritamente necessário para garantir a continuidade e eficiência do serviço, por empresas privadas que atendam aos critérios de capacidade operacional, qualidade e segurança estabelecidos pelo órgão regulador, observadas as áreas de atuação já estabelecidas e autorizadas para a cooperativas, sempre resguardando a primazia dessas na prestação do serviço.

§ 4º - A experiência operacional será demonstrada por meio de documentos exigidos pelo CRE/RR, incluindo:

- I. Certidão de regularidade e de registro ativo junto ao sindicato patronal.
- II. Comprovação da prestação contínua do serviço nos últimos quinze anos, sem registros de suspensão ou penalidades graves no período exigido.
- III. Comprovação cadastral e técnica atualizada juntos aos órgãos competentes.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL ALTERNATIVO COOPERATIVO DE PASSAGEIROS NO ESTADO DE RORAIMA

Art. 4º – O serviço será operado por veículos devidamente registrados e autorizados pelo Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR, obedecendo a requisitos técnicos e de segurança, incluindo:

- I. Veículos com no máximo 10 (dez) anos de fabricação;
- II. Fiscalização periódica das condições mecânicas e de higiene;
- III. Seguro de responsabilidade civil para cobertura de passageiros e terceiros;
- IV. Veículos com capacidade mínima de 07 (sete) e máxima de 20 (vinte) lugares.

Art. 5º – O serviço de transporte alternativo intermunicipal de passageiros poderá realizar o recolhimento e a distribuição de passageiros, desde que respeitadas as normas de segurança e os pontos previamente definidos pelas cooperativas operadoras, admitindo-se tal procedimento dentro dos municípios atendidos, conforme demanda do usuário.

Parágrafo Único - Essa modalidade visa reduzir os custos de deslocamento da população, especialmente em regiões onde o acesso a terminais rodoviários é limitado, garantindo maior acessibilidade e eficiência no transporte, sem comprometer a regularidade e a segurança do serviço.

Art. 6º – As sociedades cooperativas autorizadas a prestar o serviço de transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros no Estado de Roraima, na capital do estado, deverão operar, quando houver, a partir de plataformas exclusivas nos terminais rodoviários, distintos do transporte convencional, devidamente designadas pelo órgão responsável.

Parágrafo Único - A alocação de plataformas distintas para esse serviço tem o objetivo de garantir a organização do fluxo de embarque e desembarque, proporcionando maior eficiência na operação e assegurando a diferenciação em relação ao transporte convencional, sem prejuízo à mobilidade dos usuários.

CAPÍTULO III

DA REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO PELO CONSELHO RODOVIÁRIO ESTADUAL



Art. 7º – O Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR será o órgão responsável pela regulamentação, controle e fiscalização do transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros no Estado de Roraima, cabendo-lhe:

I. Autorizar a prestação do serviço, conforme os critérios desta Lei;

II. Fiscalizar as condições de operação e segurança dos veículos e condutores;

III. Definir critérios tarifários que garantam equilíbrio econômico-financeiro ao setor, assegurando a participação do sindicato patronal representante da categoria no processo de discussão e definição das tarifas;

IV. Aplicar penalidades em caso de descumprimento das normas;

V. Impedir a sobreposição de serviços e garantir exclusividade operacional às cooperativas já estabelecidas nas respectivas linhas, visando a continuidade do serviço e a segurança jurídica dos operadores.

CAPÍTULO IV DA EXCLUSIVIDADE OPERACIONAL E ESTABILIDADE DO SETOR

Art. 8º – Para assegurar a continuidade e estabilidade do serviço de transporte intermunicipal alternativo cooperativo de passageiros, novas autorizações para operação somente poderão ser concedidas mediante comprovação de demanda adicional e após estudo técnico de viabilidade realizado pelo Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR.

Art. 9º – Ficam garantidos os direitos operacionais das cooperativas autorizadas até a data de aprovação desta Lei, impedindo a superposição indevida de autorizações, concessões ou permissões que comprometam o equilíbrio econômico-financeiro do setor.

Art. 10 – Empresas, cooperativas ou qualquer outro tipo de sociedade, bem como prestadores de serviços pessoas físicas, seja maneira individual ou formalizados de MEI, que não estiverem devidamente autorizadas pelo Conselho Rodoviário Estadual estarão sujeitas às penalidades previstas em regulamento, incluindo apreensão ou remoção do veículo e aplicação multa, nos termos do art. 231, inciso VIII do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997).

Art. 11 – A autorização para a prestação do serviço de transporte intermunicipal de passageiros por cooperativa terá natureza de delegação de serviço público de interesse coletivo, assegurando estabilidade jurídica às cooperativas autorizadas e à continuidade do serviço.

§1º – O contrato de autorização será concedido pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável automaticamente por iguais períodos, desde que comprovado, pelo órgão regulador competente, qual seja, **CRE/RR**, o cumprimento das normas aplicáveis, dos critérios de desempenho operacional e das obrigações estabelecidas em regulamento.

§2º – A renovação da autorização observará os princípios da eficiência, transparência e interesse público,



garantindo previsibilidade e segurança jurídica às cooperativas mediante regulamentação técnica, operacional e administrativa.

§3º – Constitui requisito essencial para renovação da autorização a comprovação da regularidade da cooperativa junto à Organização das Cooperativas Brasileiras no Estado de Roraima – OCB/RR, para fins de atendimento às exigências previstas na Lei Federal nº 5.764/71 e demais normas aplicáveis ao funcionamento das cooperativas e à gestão regular.

§4º - O não cumprimento dos requisitos exigidos para a manutenção da autorização poderá acarretar sua suspensão ou revogação, mediante processo administrativo conduzido pelo Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR, garantido o contraditório, a ampla defesa e o interesse público. A Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB/RR participará do processo de forma consultiva, emitindo parecer ou manifestação técnica que subsidie a decisão, preservada a autoridade decisória do CRE/RR.

CAPÍTULO V DO SERVIÇO DE TAXI INDIVIDUAL INTERMUNICIPAL SOB DEMANDA

Art. 12 – O serviço de táxi individual intermunicipal sob demanda será autorizado a taxistas autônomos devidamente licenciados, priorizando-se aqueles organizados em cooperativas regularmente registradas nos termos da Lei nº 5.764/71, desde que cumpram os requisitos estabelecidos por esta norma e pela legislação federal vigente. A prestação do serviço deverá ocorrer de forma individual, mediante solicitação direta do passageiro, sem itinerários fixos e sem caracterizar transporte coletivo ou por lotação, respeitando as diretrizes da Lei nº 12.587/2012.

Parágrafo Único - Os veículos autorizados para a prestação do serviço de táxi individual intermunicipal sob demanda deverão portar selo de identificação padronizado, aprovado pelo Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR, afixado em local visível no para-brisa dianteiro, sem que tal identificação implique padronização visual do veículo, preservadas as características próprias do serviço de táxi, nos termos da legislação municipal e federal aplicável.

Art. 13 – Para garantir segurança jurídica, qualidade na prestação do serviço e responsabilidade civil no transporte individual intermunicipal de passageiros, os taxistas deverão, preferencialmente, operar por meio de cooperativas, que deverão estar devidamente registradas e regulares nos órgãos competentes.

Parágrafo Único - A prestação do serviço de forma individual por taxistas autônomos, será realizada mediante corrida comum, por meio de demanda eventual previamente ajustado com o passageiro, vedada a caracterização de transporte regular intermunicipal. Em qualquer caso, deverão ser observadas a regulamentação específica da atividade, o cumprimento das exigências operacionais, fiscais e de segurança, incluindo a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil para os passageiros.

Art. 14 – Para a operação do serviço de táxi individual intermunicipal sob demanda, deverão ser atendidos os seguintes requisitos:

I. O taxista deve iniciar a viagem no município em que o veículo estiver devidamente licenciado.

II. O valor da corrida será pactuado livremente entre o taxista e o passageiro no momento da contratação



do serviço, vedada a interferência do CRE/RR na fixação de preços.

III. O taxista deverá possuir licença municipal regular para a prestação do serviço de táxi no município de origem.

IV. O veículo utilizado deverá ser de pequeno porte, com capacidade máxima para 05 (cinco) passageiros, incluindo o motorista.

V. O serviço poderá ser contratado por meio de agendamento prévio, utilizando plataformas digitais, centrais de rádio ou diretamente pela cooperativa.

VI. Para fins de comprovação da natureza sob demanda do serviço de táxi individual intermunicipal, é obrigatória a posse, durante a realização da viagem, do Termo de Contratação de Viagem Sob Demanda, cujo modelo será definido e aprovado pelo Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR, contendo, no mínimo, a identificação do passageiro contratante, do motorista, do veículo, o trajeto, a data e o horário ajustados.

VII. O termo de contratação poderá ser apresentado em meio físico ou digital, desde que seja possível sua verificação imediata pela fiscalização.

VIII. A ausência do Termo de Contratação durante a viagem poderá caracterizar indício de transporte irregular, sujeitando o operador às sanções previstas em regulamento, observados o contraditório e a ampla defesa.

IX. O taxista deverá atender e comprovar os requisitos estabelecidos na Lei nº 12.468/2011, incluindo as exigências de habilitação e demais normas aplicáveis à categoria.

X. As cooperativas que prestarem o serviço deverão garantir que seus cooperados cumpram os requisitos de qualidade e segurança, assegurando padrões operacionais adequados, conforme regulamento específico.

§ 1º - É expressamente vedada, na prestação serviço de táxi individual, a exploração do serviço na forma de transporte coletivo ou por sistema de lotação, sob qualquer modalidade ou pretexto, devendo o serviço manter natureza estritamente individual e sob demanda, conforme as disposições desta Lei e demais normas de trânsito e transporte vigentes.

§ 2º - Considera-se lotação a prática de captar, em e para um mesmo trajeto, passageiros distintos mediante cobrança individual ou valor fracionado.

§ 3º - A fiscalização caberá ao CRE/RR, que poderá aplicar sanções administrativas e cassar a autorização do motorista infrator.”

CAPÍTULO VI DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INCENTIVO ÀS COOPERATIVAS

Art. 15 - O Poder Executivo poderá instituir programas e políticas públicas específicas voltadas ao fortalecimento, expansão e modernização das cooperativas de transporte, de forma individual ou coletiva,



observadas as disposições desta Lei e da legislação federal pertinente, especialmente a Lei Federal nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971.

Art. 16 - As políticas e programas previstos no artigo anterior poderão contemplar, entre outras medidas:

I – A facilitação do acesso a linhas de crédito, financiamento e incentivos fiscais voltados à renovação, ampliação e adequação da frota de veículos utilizados pelas cooperativas;

II – A concessão de isenções, reduções ou diferimentos tributários incidentes sobre serviços, veículos, peças, equipamentos e insumos utilizados na atividade de transporte, bem como sobre a renda decorrente da operação, observada a legislação tributária e as normas de responsabilidade fiscal aplicáveis;

III – O estímulo à inovação tecnológica e à sustentabilidade, mediante o apoio a projetos de modernização de frota, digitalização de processos, uso de combustíveis alternativos e adoção de práticas de gestão ambiental responsáveis;

IV – O apoio técnico, gerencial e institucional à formalização, capacitação e profissionalização das cooperativas, em articulação com o Sistema OCB/RR, entidades de fomento, instituições financeiras e órgãos de desenvolvimento regional, respeitados os dispositivos da Lei Federal nº 5.764/71 e demais normas correlatas.

Parágrafo único – Os programas e incentivos instituídos deverão priorizar critérios de eficiência operacional, sustentabilidade econômica e geração de emprego e renda, assegurando o fortalecimento do cooperativismo como instrumento de desenvolvimento regional e inclusão social.

CAPÍTULO VII DA GESTÃO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Art. 17 – As cooperativas autorizadas poderão instituir tarifas sociais diferenciadas em benefício de estudantes, idosos, pessoas com deficiência e demais grupos em situação de vulnerabilidade social, podendo, para tanto, contar com subsídio ou apoio financeiro do Poder Público, observada a legislação orçamentária e os princípios da transparência e do interesse coletivo.

Art. 18 – Fica expressamente vedada a utilização de veículos coletivos intermediários entre automóveis e ônibus convencionais, com capacidade inferior a 21 (vinte e um) passageiros, excluído o condutor, na prestação do serviço de transporte intermunicipal convencional de passageiros, seja de forma regular, eventual, especial ou experimental, restringindo-se a operação às modalidades previstas nesta Lei.

Parágrafo único - A vedação disposta no caput tem por finalidade assegurar a sustentabilidade econômica do sistema de transporte alternativo operado por cooperativas, bem como preservar o equilíbrio e a complementaridade entre as modalidades de transporte instituídas por esta Lei.

Art. 19 – O Poder Executivo poderá firmar instrumentos de cooperação com entidades representativas do cooperativismo, regularmente constituídas nos termos da Lei nº 5.764/1971, para apoio técnico à gestão da informação e à execução de ações operacionais, respeitados os princípios da legalidade, impessoalidade e eficiência administrativa.

Art. 20 – O transporte intermunicipal alternativo de passageiros será operado exclusivamente por cooperativas de transporte regularmente constituídas e autorizadas pelo órgão regulador competente.

§1º - O transporte rodoviário intermunicipal convencional de passageiros será prestado por operadores



devidamente habilitados na forma da lei, mediante outorga do Poder Público competente e em conformidade com as legislações e normas específicas e deliberações do Conselho Rodoviário Estadual – CRE/RR, sem prejuízo das demais modalidades previstas em regulamentação específica.

§2º - O transporte intermunicipal de passageiros sob regime de fretamento eventual, especial, turístico ou serviço vinculado somente poderá ser realizado de forma excepcional e não habitual, mediante autorização prévia específica, respeitadas as normas e limitações estabelecidas pelo órgão regulador e por esta Lei.

Art. 21 – Fica reconhecido o Sistema OCB como entidade de representação e articulação do cooperativismo no âmbito desta Lei, podendo ser convidado a integrar fóruns, comissões, institutos, câmaras temáticas, conselhos, juntas administrativas de recursos de infração e demais instâncias correlatas à regulação, fiscalização e desenvolvimento do transporte alternativo cooperativo.

CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 22 – O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 23 – Fica integralmente revogada a Lei Estadual nº 2.193/2025, bem como as demais disposições legais, regulamentares ou administrativas que tratem do serviço de táxi individual intermunicipal ou que conflitem com o regime jurídico estabelecido nesta Lei.

Art. 24 - Permanecem vigentes os dispositivos da Lei Estadual nº 664/2008 e de suas normas complementares aplicáveis ao transporte intermunicipal convencional de passageiros, bem como aqueles relativos ao transporte alternativo que se mostrarem compatíveis com o regime instituído por esta Lei, considerando-se sem efeito as disposições que lhe sejam contrárias ou incompatíveis.

Art. 25 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Assembleia Legislativa do Estado de Roraima, em 17 de novembro de 2025.

CATARINA DE
LIMA GUERRA DA
SILVA:83986499253
3

Assinado de forma digital
por CATARINA DE LIMA
GUERRA DA
SILVA:83986499253
Dados: 2025.11.17 10:47:58
-04'00'

CATARINA GUERRA
Deputada Estadual

FRANCISCO
MOZART
HOLANDA
PINHEIRO:511
96948291

Assinado eletronicamente por FRANCISCO
MOZART HOLANDA
PINHEIRO:51196948291
NO. CH-SIG. CH-CP-Roraima. CH-presencial:
0E11770E105D184. CH-Secretaria de
Recursos Humanos do Brasil - RFB. CH-
ARLDESSES. OLIVEIRA e CPF-AJ. CH-
FRANCISCO MOZART HOLANDA
PINHEIRO:51196948291
Rechts: Da assinatura deste documento
é incontestável.
Data: 2025.11.18 09:42:34-0400'
Foxit PDF Reader Versão: 12.1.3

CHICO MOZART
Deputado Estadual

SOLDADO SAMPAIO
Deputado Estadual



JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem como objetivo o reconhecimento do Serviço de Transporte Intermunicipal Alternativo Cooperativo como serviço público de interesse social e essencial à mobilidade regional, fortalecendo a atuação do Conselho Rodoviário Estadual e aprimorando a regulação do transporte intermunicipal de passageiros no Estado de Roraima. A proposta reconhece o papel estratégico das sociedades cooperativas na geração de emprego e renda, no atendimento às necessidades da população e no desenvolvimento econômico dos municípios do estado.

1. RELEVÂNCIA SOCIOECONÔMICA DAS COOPERATIVAS

As cooperativas de transporte intermunicipal desempenham um papel fundamental na economia do Estado de Roraima. Atualmente, elas garantem postos de trabalho diretos e indiretos para centenas de motoristas, auxiliares e demais profissionais do setor, sendo, em muitos municípios, a principal alternativa de mobilidade da população.

Diferentemente de empresas privadas convencionais, as cooperativas funcionam sob um modelo de autogestão e divisão equitativa dos resultados, garantindo que a riqueza gerada permaneça na própria comunidade, fomentando a economia local e promovendo inclusão social.

O cooperativismo é reconhecido pela **Constituição Federal de 1988 (art. 174, §2º)** como um instrumento essencial para o desenvolvimento econômico e social do país. Além disso, a **Constituição do Estado de Roraima (art. 126, inciso VII)** estabelece que o Estado deve incentivar e apoiar as cooperativas, dada sua capacidade produtiva e importância para o progresso regional.

2. IMPACTO NA MOBILIDADE E NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O transporte alternativo especial intermunicipal tem caráter complementar ao transporte convencional, garantindo a mobilidade de milhares de cidadãos, especialmente em áreas onde o transporte coletivo tradicional não se faz presente de maneira suficiente. Em municípios menores e regiões mais afastadas, a atuação das cooperativas preenche uma lacuna essencial, permitindo o deslocamento de trabalhadores, estudantes e demais cidadãos que necessitam de um transporte acessível, seguro e eficiente.

Além disso, a regulamentação proposta garante mais segurança jurídica ao setor, permitindo que cooperativas e profissionais atuem dentro de um ambiente regulado e fiscalizado, o que se traduz em melhores condições de trabalho para os operadores e maior qualidade de serviço para os usuários.

3. BENEFÍCIOS PARA O ESTADO E PARA A POPULAÇÃO

A proposta traz benefícios diretos ao Estado de Roraima, tanto do ponto de vista econômico quanto social. Entre os principais impactos positivos, destacam-se:

- **Geração de empregos e renda:** A regulamentação fortalece a atividade das cooperativas, garantindo estabilidade ao setor e assegurando postos de trabalho para milhares de pessoas que dependem do transporte intermunicipal como fonte de sustento.
- **Fomento à economia local:** Diferente de grandes empresas de transporte que concentram seus lucros, as cooperativas redistribuem seus ganhos entre os próprios trabalhadores e reinvestem na melhoria dos serviços, promovendo um ciclo sustentável de desenvolvimento.



- **Mobilidade e inclusão social:** O serviço oferecido pelas cooperativas atende diretamente comunidades que, muitas vezes, não têm acesso regular ao transporte público convencional, garantindo que os cidadãos possam se deslocar para trabalhar, estudar ou acessar serviços essenciais.
- **Regulação e fiscalização eficiente:** O fortalecimento do CRE/RR como órgão regulador garante mais controle sobre a qualidade e a segurança do serviço, prevenindo irregularidades e assegurando que os passageiros sejam atendidos com dignidade.

4. INSTITUIÇÃO DO TÁXI INDIVIDUAL INTERMUNICIPAL SOB DEMANDA E A REVOGAÇÃO DO MODELO ANTERIOR

O sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Roraima estrutura-se historicamente com base na oferta convencional e alternativa, operado por ônibus e cooperativas, respectivamente, cada qual cumprindo funções específicas dentro da lógica de atendimento coletivo. Entretanto, existe uma demanda crescente por deslocamentos individuais, personalizados e realizados em rotas não regulares ou em horários em que não há cobertura plena destes serviços.

O modelo anterior de táxi intermunicipal individual, previsto na Lei nº 2.193/25, não estabelecia mecanismos adequados de identificação, fiscalização operacional, controle da natureza da viagem nem segurança documental para o passageiro, o que resultava em:

- Dificuldade de distinção entre táxi municipal, alternativo e clandestino,
- Risco de enquadramentos indevidos por parte de agentes de fiscalização,
- Ausência de registro formal de contratação, fragilizando o passageiro em caso de incidentes,
- Conflitos operacionais com os modais já estabelecidos.

Diante disso, a criação do Táxi Individual Intermunicipal Sob Demanda se fundamenta na necessidade de:

- Atender usuários que necessitam de deslocamento individual, imediato ou previamente agendado;
- Oferecer alternativa legal segura, evitando a expansão do transporte clandestino;
- Preservar a complementaridade entre modais, evitando concorrência desleal com o transporte alternativo cooperativo e com o convencional;
- Reforçar a proteção ao passageiro, mediante mecanismos de identificação e registro de viagem.

Para assegurar ordem, segurança e transparência, a nova legislação estabelece:

1. Selo de Identificação, aprovado e autorizado pelo CRE/RR:
 - Permite reconhecimento rápido do veículo autorizado;
 - Distingue o serviço das demais modalidades.
2. Termo de Contratação de Viagem Sob Demanda:
 - Comprova que a viagem é individual, sob ajuste direto com o usuário;
 - Evita caracterização como lotação ou transporte irregular;
 - Garante rastreabilidade e proteção ao passageiro.

Assim, a revogação da Lei nº 2.193/25 e a substituição por um regime jurídico moderno, claro



e controlável não constitui simples mudança de nomenclatura, mas reorganização sistêmica necessária para:

- Fortalecer a segurança do passageiro, protegendo-o por meio de identificação e registro de viagem;
- Dar condições adequadas de atuação aos motoristas autorizados;
- Evitar conflitos e harmoniza o sistema de transporte intermunicipal, mantendo a coexistência equilibrada entre os operadores;
- Respeita a competência municipal para táxi urbano;
- Garante fiscalização eficiente pelo CRE/RR.

Importante destacar que esta modalidade não interfere na competência municipal prevista no art. 30, I e V da CF/88. O Projeto não altera, substitui ou restringe a regulamentação do táxi urbano, que permanece sob atribuição dos municípios. A norma aqui proposta disciplina somente o deslocamento entre municípios, matéria de competência estadual, nos termos da Constituição.

Destarte, o novo modelo promove harmonia operacional, assegura escolha consciente do usuário e reforça o transporte intermunicipal como serviço público organizado, seguro e acessível.

5. ADEQUAÇÃO JURÍDICA E SEGURANÇA REGULATÓRIA

O Projeto está alinhado com a legislação vigente, respeitando os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da valorização do trabalho humano (**art. 170 da Constituição Federal**), ao mesmo tempo em que prioriza a atuação das cooperativas em um modelo que favorece o desenvolvimento sustentável e a justiça social.

O **art. 11, inciso XVII, da Constituição do Estado de Roraima**, que confere ao Estado a competência para regulamentar, por meio de autorização, o serviço de transporte intermunicipal operado por empresas de transporte coletivo de passageiros cadastradas junto ao Conselho Rodoviário Estadual. Ao estabelecer um marco normativo para essa modalidade de transporte, a iniciativa de emenda apresenta-se em conformidade com a Constituição Estadual e as diretrizes do Conselho Rodoviário Estadual, assegurando que o transporte alternativo especial intermunicipal opere dentro de um ambiente regulatório estável, seguro, organizado e alinhado aos interesses da população.

Ademais, ao priorizar a atuação das sociedades cooperativas no transporte intermunicipal, o projeto não apenas fortalece um setor vital para a mobilidade da população, mas também cumpre o dever constitucional do Estado (**art. 126, inciso VII, da Constituição Estadual**) de promover o cooperativismo como modelo sustentável de inclusão produtiva, assegurando benefícios diretos para os trabalhadores e para a economia local.

6. CONCLUSÃO

Diante do exposto, torna-se evidente a importância da aprovação deste Projeto de Lei, para o fortalecimento do transporte intermunicipal em Roraima, garantindo mais segurança, acessibilidade e eficiência ao serviço, ao mesmo tempo em que valoriza as sociedades cooperativas como protagonistas na geração de emprego, renda e desenvolvimento local.

Por fim, vale destacar que a **Organização das Nações Unidas (ONU)** reconheceu a importância das cooperativas para o desenvolvimento sustentável ao promulgar 2025 como o “**Ano Internacional das Cooperativas**”, reforçando seu papel na geração de empregos, na redução das desigualdades e no crescimento econômico inclusivo. Nesse contexto, a presente proposta está alinhada com essa visão



global, ao fortalecer a atuação das cooperativas no transporte intermunicipal de Roraima, promovendo um modelo econômico mais justo, sustentável e socialmente responsável, em benefício direto da população e do desenvolvimento regional.

Dessa forma, contamos com o apoio desta Casa Legislativa para a aprovação desta matéria, garantindo que o Estado de Roraima siga avançando na construção de um sistema de transporte mais inclusivo e seguro.