

# TRANSPORTE IRREGULAR NO ENTORNO DE GOIÁS

## IRREGULAR TRANSPORT IN THE GOIÁS ENVIRONMENT

LIMA, João Augusto Januário de <sup>1</sup>

OTTONI, Thiago Rodrigues <sup>2</sup>

### RESUMO

O transporte irregular é uma ação habitual no Distrito Federal, circunscrição do Estado de Goiás, mais precisamente a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico. Deste modo o artigo visou expor o conhecimento a cerca dessa ilegalidade para o policial militar goiano atuante não somente na RIDE, mas também em outras posições geográficas do Estado, as quais a realidade do transporte clandestino ainda é emergente. O problema se dá à falta de atuação do Estado de Goiás junto com o Distrito Federal em busca de uma solução capaz de suprir a necessidade de transporte público. Concluiu-se que a demanda pelo serviço é muito maior que a oferta dada pelos Estados, e que a Polícia Militar de ambos os Estados devem fiscalizar para que não haja essa prestação de serviço de forma ilegal e precária por particulares não autorizados, com ações repressivas e ações preventivas informando a população sobre o perigo de utilização desse serviço.

**Palavras-Chave:** Fiscalização. Transporte irregular. Transporte Pirata. Transporte Público.

### ABSTRACT

The irregular transportation is a usual action in the Federal District, circumscription of the State of Goiás, more precisely the Integrated Region of Economic Development. In this way, the article aimed to expose the knowledge about this illegality to the military police officer in Goiás, not only in RIDE, but also in other geographical positions of the State, which are still emerging in the reality of clandestine transportation. The problem is the lack of action of the State of Goiás together with the Federal District in search of a solution capable of meeting the need for public transportation. It was concluded that the demand for the service is much greater than the offer given by the States, and that the Military Police of both States must supervise so that there is no illegal and precarious provision of service by unauthorized individuals, with repressive actions and preventive actions informing the population about the danger of using this service.

**Keywords:** Oversight. Irregular transportation. Pirate Transportation. Public transportation.

---

<sup>1</sup> Aluno do Curso de Formação de Praça da 34ª Companhia Independente de Polícia Militar – CIPM, [augustobatedor@hotmail.com](mailto:augustobatedor@hotmail.com) ; Alexânia – GO, Março 2018

<sup>2</sup> Professor Orientador: Professor Especialista, Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás CAPM, [thiago.ottoni01@gmail.com](mailto:thiago.ottoni01@gmail.com) , Goiania –GO, Março 2018.

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte público é um dos meios de locomoção mais utilizados por grande parte da população, desde o transporte intermunicipal até o transporte interestadual. Como meio de maior utilização, a gerência e qualidade do transporte público devem ser bem definidos e fiscalizados, a fim de não causarem transtornos aos usuários.

A utilização do transporte público traz benefícios difusos, como por exemplo diminuir a poluição, diminuição do fluxo de trânsito nas vias, supre a necessidade de transporte de quem não tem transporte particular, etc.

Nos grandes centros urbanos a dificuldade em se ter um meio de transporte público de qualidade é difícil de manter, pois a demanda é bem maior do que o número de veículos oferecidos para tal tipo de transporte, dando margem para o surgimento do transporte pirata.

Nas cidades do Entorno de Goiás o fluxo de passageiros que utilizam o transporte público para o deslocamento ao Distrito Federal é grande. Os governos dos dois Estados tentam manter um transporte regular para ofertar um serviço de qualidade, porém ainda não há um serviço satisfatório deixando brechas para o transporte irregular entre os entes federados.

O Fluxo de de pessoas que circulam das cidades do entorno (RIDE) até o Distrito Federal, diariamente, é de cerca de 500 mil pessoas, tornando o transporte público oferecido pelos municípios goiânos sobrecarregado e assim essas pessoas optam por utilizar o transporte irregular na transição desses Estados.

O transporte público é falho em diversas localidades, que deixa margem para o transporte irregular de passageiros exercido sem qualquer regulamentação, estrutura e segurança. O valor oferecido pelo transporte pirata, o tempo em deslocamento como também a facilidade em adquirir são atrativos para a sua utilização, mesmo em áreas que ofertam o serviço público.

A paralisação do transporte público por diversos meios como por exemplo a greve dos rodoviários é uma das maiores influências sobre a utilização do transporte irregular, pois as atividades diárias de cada cidadão não podem parar em decorrência de não haver um transporte regulamentar, assim nessa situação o transporte irregular toma conta das paradas e rotas dos transportes regulamentados, atendendo a demanda do usuário e agindo em desconformidade com a legislação. O Poder Público é o garantidor constitucional de tal atividade, podendo por meio de concessão atribuir a atividade ao particular exercer a atividade de transporte público, dentro de cada esfera administrativa.

A não observância da prática regulamentar da atividade de transporte público acarreta em várias ilegalidades penais, civis e administrativas tendo vários órgãos garantidores e fiscalizadores da prática legal, como por exemplo a Polícia Militar. A fiscalização e punição não visa prejudicar o usuário do transporte pirata, mas sim a de preservar sua incolumidade e garantir os poderes da administração pública.

## **2 REVISÃO DA LITERATURA**

O transporte público em seu início chamou a atenção do Estado por conta de suas características econômicas, algo atual de intervenção do Estado. Ao longo de décadas, os sistemas falharam em regulamentar esse meio de atividade pois era difícil manter o interesse estatal junto com o interesse público. Com o tempo o Estado foi abrindo para o meio privado a capacidade para exercer essa atividade, porém ainda era difícil regulamentar tal serviço por conta dos problemas que estavam entre o interesse público e interesse estatal (PINHEIRO; FUKASAKU, 2000).

O transporte público é definido pela Lei 12.587 (BRASIL, 2012, art. 4), como serviço público de transporte de passageiros acessível a toda população mediante pagamento individualizado, com preços e itinerários definidos pelo poder público. O meio que mais é visto do transporte público é o ônibus, capaz de ser empregado em vários locais sem a necessidade de uma engenharia maior como por exemplo a implantação de estações de metrô.

Segundo Vasconcelos (2014), a indústria de ônibus no Brasil é uma das maiores do mundo, que em 2011 produziu cerca de 35 mil ônibus de vários tipos, a maioria para o uso urbano. Goiânia por exemplo tem uma rede de transporte público integrada onde atende uma grande área com tarifa única por meio de uma linha de ônibus que passa por vários lugares.

Vários são os fatores que influenciam a escolha na hora de escolher qual meio de transporte pegar como por exemplo o tempo em que o transporte irá levar no deslocamento, o valor pago pelo transporte, a localidade onde irá iniciar o deslocamento, dentre vários outros fatores que cada indivíduo leva em consideração na escolha de seu deslocamento (VASCONCELOS, 2014).

Em Brasília o transporte irregular denominado “pirata” aparecem simultaneamente ao sistema alternativo, como uma resposta natural pela busca de uma maior quantidade em opções de transporte. Brasília e Rio de Janeiro são as cidades brasileiras que possuem a maior frota de transporte irregular no País, com uma média de 4 milhões de passageiros transportados por mês. Alguns fatores que influenciam para a sobrevivência desse tipo de transporte paralelo são a falta

de controle governamental, corrupção e a demanda pelo transporte não sendo suprida pelo Estado (SILVA; BOWNS, 2008).

Com a finalidade de articular e harmonizar as ações administrativas da União, Distrito Federal, Estado de Goiás e Municípios foi criado a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF), com base na Lei Complementar nº 94 de 1998 e regulamentada pelo decreto 2.710/98 que posteriormente foi alterado pelo Decreto 3.445 de 2000. Uma das ações que visou a criação da lei foi o recebimento de recursos para a demanda de serviços públicos. O transporte público como serviço público não teve sua devida atenção, deixando a prestação precária.

Na metrópole do Rio de Janeiro o transporte pirata feito por veículos utilitários e ônibus irregulares começou a ser debatido no ano de 1996 quando o uso do transporte não regulamentar era feito no transporte escolar, de pessoas com necessidades especiais, transporte para espetáculos artísticos e também o transporte para pontos turísticos. A mobilização para a regulamentação se deu por meio do Sindicato dos Taxistas, que se viam prejudicados perante a concorrência desleal. A regulamentação se deu em Junho de 1996 com apoio da opinião pública que é a que sempre sai ganhando com uma maior oferta de transporte e dentro da legalidade (MAMANI, 2004).

O tipo de veículo utilitário denominado van é um dos meios mais utilizados no transporte irregular. Nos anos 90 esse tipo de veículo começou a ter sua frota aumentada por fator influenciador da diminuição de taxas de importação. Com esse aumento, sua utilização no transporte irregular foi visto pela população como uma forma viável de deslocamento, mesmo operando nas linhas de transporte regulamentado de ônibus urbano. Foi concluído que essas vans vinham como um meio potencial para melhoria de transporte na cidade do Rio de Janeiro (BALASSIANO, 1996).

Os problemas no transporte público não são recentes, derivando em meados do século XX com a importação de tecnologias de Países desenvolvidos e a implantação de empresas estrangeiras. Com essas implementações nos grandes centros urbanos, os imóveis nessas localidades passaram por um alto grau de valorização e tornando difícil a instalação da classe baixa nesses centros. Sem opções de moradia, foi levando os habitantes a morar em periferias que nasciam pelo crescimento desenfreado do espaço urbano. Logo, sem infraestruturas básicas nessas zonas segregadas, o transporte público como outros serviços essenciais tornaram-se um problema pois aquela população não tinha como se deslocarem de sua localidade até os grandes centros, assim sendo um grande problema de mobilidade até hoje (PENA, 2018).

A Lei 12.587 de 2012 além de definições, traz regulamentações sobre como deverá ser feito o serviço de transporte público, como por exemplo o tratamento sobre tarifas, algumas diretrizes que devem ser adotadas para a execução do serviço, etc.

A autorização para o exercício da atividade de transporte público está regulamentada em vários dispositivos legais, assim como o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997, art. 135) estabelece que os veículos destinados para tal atividade devem estar autorizados pelo poder público do qual se deu a concessão.

Além de regulamentação, o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997, art. 231 VIII) estabelece punição administrativa com penalidade de multa e medida administrativa de retenção do veículo, a quem efetuar o transporte remunerado de pessoas quando não licenciado.

Regulamentando também o transporte de passageiros, o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997, art. 329) estabelece critérios objetivos em que pese a concessão ou autorização, onde antes de exercerem as atividades devem apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores onde será renovado a cada cinco anos pelo órgão responsável pela concessão ou autorização.

O transporte coletivo não se resume somente a ônibus, mas também ao transporte de motociclístico que pode ser visto, por exemplo no Estado Goiâno, no qual pode ser ofertado em qualquer outro ente de acordo com a vontade e regulamentação de cada Município, devendo atender algumas exigências gerais reguladas pela Resolução do Contran nº 356 de 2010.

A criação dessa Resolução veio para garantir uma maior segurança aos passageiros desse meio de transporte, segurança para o condutor da motocicleta como também aumentar a segurança do trânsito. O Município que for de acordo com a regulamentação do serviço de mototaxi deverá fazê-la em legislação própria, devendo seguir o mínimo dessa resolução, atendendo as peculiaridades locais, estabelecendo normas complementares garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários desse meio de transporte.

A Resolução do Contran Nº 356/10 ainda traz que os veículos que forem utilizados no serviço de mototaxi deverão ser registrados nos Órgãos executivos de seu respectivo Estado na categoria de aluguel. A motocicleta deverá conter alguns equipamentos básicos de segurança como por exemplo um dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado na estrutura da motocicleta, mais conhecido como “matacachorro” ou “slide”. Deverá conter também dispositivo aparador de linha fixado no guidão da motocicleta.

A Resolução ainda traz alguns requisitos que são exigidos do condutor, dos quais estão disposto no artigo 5º, sendo que o condutor deverá ter no mínimo 21 anos de idade, possuir a habilitação na categoria “A” por pelo menos dois anos, ser aprovado em curso especializado, estar vestido com o colete de segurança refletivo, e ainda cumprir outros requisitos previsto no artigo 329 do Código de Trânsito Brasileiro. O condutor do veículo como também o usuário do transporte deverão estar utilizando capacete dotado de dispositivos retrorrefletivos com viseira ou óculos de proteção conforme Resolução 203/06. O veículo também deverá conter alças metálicas, traseira e lateral, para o apoio do usuário do mototaxi.

Não longe ainda de alguns requisitos a respeito do transporte de passageiros por meio de mototaxi, a Deliberação 58 de 2007 do Contran traz a regulamentação e características do colete reflexivo utilizado no transporte de passageiros em mototáxi ou mesmo em atividade de motofrete, devendo o piloto e o passageiro a utilização do colete com o fim de manter maior visibilidade dos mesmos perante o trânsito. Tal equipamento é de uso obrigatório quando se tratar desse tipo de transporte e deverá ser usado durante o dia e durante a noite. Sua composição deverá ser de elementos retrorrefletivos e fluorescente de cor amarela esverdeado fluorescente dispostos em todas as direções do equipamento para garantir a visualização do corpo do usuário em diversos lados.

O condutor que optar por trabalhar em serviço de mototaxi dentro da legalidade pode ter diversos benefícios, assim como isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores no Estado goiano, dependendo de reconhecimento prévio da administração tributária, conforme instrução normativa GSF (Gabinete do Secretário de Fazenda) número 610/13.

Ao transporte público como serviço essencial de utilidade pública, não foi aplicado o princípio da fragmentariedade do direito penal. O Código Penal (BRASIL, 1940, art. 265), traz que atentar contra a segurança ou funcionamento de serviço de utilidade pública é passível de reclusão de um a cinco anos, pelo fato do código penal entender o transporte público, dado sua utilidade pública, um serviço ímpar para a sociedade e merecendo uma atenção maior.

Ainda se tratando do Código Penal Brasileiro, em seu artigo 132 no parágrafo único dispõe sobre o tipo penal de perigo para a vida ou saúde de outrem que será a pena do aumentada de um sexto a um terço se a exposição da vida ou da saúde de outrem decorre do transporte de pessoas para a prestação de serviços em estabelecimento de qualquer natureza, em desacordo com as normas legais. Tal fato pode ocorrer por exemplo quando uma empresa que presta o serviço de transporte para seus funcionários sem atender as determinações legais, expondo a vida ou saúde deles a perigo.

Outro dispositivo que trata sobre tal fato é a Lei de Contravenção Penal (BRASIL, 1941, art. 47), expõe que é contravenção penal exercer profissão ou atividade econômica sem preencher as condições estabelecidas em lei.

No ano de 1.997 em São Paulo foi implementada a ideia de rodízio de veículos com o intuito de melhorar as condições ambientais na cidade e reduzir a carga de poluentes que os veículos. Assim foi criada a lei municipal 12.490 que autorizada o poder executivo regulamentar tal situação, que em 3 de outubro de 1.997 foi criado o decreto 37.085 criando o programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no Município de São Paulo. Com o tempo foi visto que sua melhor atuação se deu ao reduzir o congestionamento nas principais vias do Município. Com o decorrer do tempo e a fiscalização constante, principalmente a eletrônica com radares adaptados, a alternativa para os condutores que possuíam somente 1 veículo era a carona compartilhada com seus colegas, o que além de ter uma ajuda mútua mantém os condutores dentro da legislação.

Uma forma de transporte que funcionava de forma irregular, mas com o tempo e busca pela regulamentação que deu certo foi a de transporte por aplicativos, tendo o Uber e o Cabify com principais aplicativos dessa nova modalidade de transporte inserida no mercado. A lei 13.640/18, que versa sobre o serviço de transporte por aplicativo, veio para alterar a lei 12.587/12, que trata das diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, com o intuito de regulamentar o transporte por aplicativo e dando definição em seu artigo 4, inciso x, da lei 12.587/12 versando que transporte remunerado privado individual de passageiro é o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

A lei 13.640/18 dispõe que é de exclusiva competência dos Municípios e do Distrito Federal a regulamentação e a fiscalização desse serviço de transporte, e ainda traz as exigências necessárias ao condutor que for optar em trabalhar com esse tipo de transporte, que é possuir carteira nacional de habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; emitir e manter o certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV), e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

O parágrafo único da lei 13.640/18 trata que quem exercer esse tipo de atividade sem a devida regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal, estará caracterizado o serviço de transporte ilegal de passageiros.

### 3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com uma legislação bem ampla a respeito de trânsito e o uso diário por todos dessa atividade, a cada momento surge um novo questionamento sobre o que é certo ou errado, o que deve ou não ser alterado para que todos possam utilizar do trânsito de maneira harmônica, com parte específica de transporte público não seria diferente.

Diversos são os fatores que influenciam para a mudança da regulamentação de transporte público, com por exemplo o contexto político em que o País está, fatores pessoais daqueles que tem o poder de criar ou alterar a legislação sobre o assunto, etc. Mesmo com diversas influências, o que deve se ter como prioridade é o atendimento as necessidades públicas, pois como expõe a lei 12.587/12 o transporte público é essencialmente um serviço público, logo os interesses pessoais não devem interferir nessa situação.

Os diversos dispositivos legais que tratam sobre a regulamentação do transporte público vem para que o usuário tenha um transporte seguro e de qualidade, com fiscalização do poder público. PINHEIRO e FUKASAKU (2000) trataram de maneira clara quando falaram que o Estado com o tempo viu que poderia abrir mão da exploração do transporte público e delegar aos particulares a execução desse serviço, mas que no começo era bem difícil ter esse controle.

SILVA e BOWNS (2008) tem a visão de que é grande a atividade e o uso de transporte irregular no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro e em Brasília. De fato esse entendimento corrobora com BALASSIANO (1996), que também vê uma grande oferta de atividade ilegal de transporte público. PENA (2018) ainda complementa que isso não é um problema recente, que vem desde épocas passadas e como um entendimento comum, veem que é uma necessidade básica do ser humano o deslocamento, mesmo em situações precárias que só se preocupam em chegar no seu destino final.

VASCONCELOS (2014) trata a respeito da quantidade de ônibus que vem crescendo no país, porém com a visão dos demais citados isso talvez não seja o suficiente para atender a necessidade de transporte da população

O Código de Trânsito Brasileiro, assim como a Lei 12.587/12 e demais resoluções vieram para regulamentar e dar maior segurança para o transporte público, função essencial no desenvolvimento dessa atividade. Há uma grande preocupação do poder público em oferecer ao usuário um serviço de qualidade, que as vezes não atende a demanda.

O Poder Legislativo por meio do Congresso Nacional verificando a necessidade e o anseio da população acaba por reconhecer mais uma forma de transporte feito por particulares

por meio de aplicativo. Com a criação da lei 13.640/18 aumenta a oferta de serviço de transporte para a sociedade de forma regulamentar, diminuindo bastante a atividade de transporte irregular de passageiros e ainda com a geração de diversas fontes de renda.

O Estado como detentor primário da capacidade de exercer a atividade de transporte público deve fiscalizar quando delegar ou conceder esse serviço ao particular. Quando não há um serviço prestado por particular de forma legal, temos o transporte irregular. A fiscalização do transporte irregular se dá basicamente pela Polícia Militar, com seus agentes usando do poder de polícia conferido pelo artigo 78 do Código Tributário Nacional, que limita e disciplina as atividades de interesse público nesse caso principalmente relativo a segurança.

A Polícia Militar por compor o Sistema Nacional de Trânsito, assim definido no artigo 7, inciso VI do Código de Trânsito Brasileiro, tem o dever legal de fiscalizar a atividade de transporte irregular. Essa fiscalização em Brasília se dá basicamente no âmbito da Polícia Militar pelo Batalhão de Trânsito e o Batalhão Rodoviário da Polícia Militar, que diariamente nos horários mais propícios do exercício dessa atividade intensifica as abordagens em veículos utilitários do tipo vans, veículos com um número alto de passageiros e carros particulares que param em pontos de ônibus com o intuito de oferecer o transporte irregular.

Carros são apreendidos, multas aplicadas aos infratores com o objetivo de não deixar que o cidadão que utiliza esse transporte irregular venha a sofrer algum tipo de dano, pois como não passou pela crivo de exigências do poder público, muitos desses transportes são feitos de maneira precária colocando a segurança de seus usuários em risco.

Assim, é nítido que as vezes a legislação que trata sobre trânsito é bem dinâmica para atender o usuário de forma segura e regulamentar algumas atividades quando de interesse geral, bastando o contexto político do Estado estar focado em tal assunto.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A administração pública sempre se preocupou e ainda vem se preocupando com os serviços prestados por seus agentes e ainda mais com os serviços delegados, outorgados e demais formas de habilitar o particular na realização de certos serviços.

Na elaboração do artigo, foi dado foco em buscar informações do que seria o transporte irregular que também é chamado de transporte pirata, em que foi exposto diversas exigências e regulamentações para que um serviço de transporte seja executado de maneira legal trazendo legislações diversas que tratam a respeito do assunto.

Diversos agentes atuantes na atividade como também usuários do serviço, que são os principais interessados nas informações aqui prestadas, nutriram importante colaboração na elaboração do artigo com informações e sugestões que conduziram o artigo ao foco final.

Durante a elaboração do artigo foi identificado que pouco se fala sobre esse assunto, assim pode-se concluir que é de pouca relevância o conhecimento sobre o que pode ou não ser transporte pirata, pois é uma forma de sanar a necessidade de locomoção da sociedade, mesmo sendo feita de forma precária e perigosa, visto que pelo que parece nem mesmo o poder público tem a necessidade em se interar dessa situação.

Com foco nas cidades do entorno de Goiás, que é onde há uma maior incidência dessa problemática, é importante o Policial Militar goiano ter essas informações para atuar de forma preventiva e repressiva juntamente com os Policias Militares do Distrito Federal e Policiais Rodoviários que atuam no entorno.

Muito ainda deve ser discutido nas diversas esferas do poder público para que a sociedade tenha um serviço de qualidade. Ainda nesse ponto o Estado de Goiás junto com o Distrito Federal devem chegar a um consenso de qual a melhor forma de atender a necessidade do serviço e assim a Polícia Militar possa atuar somente de forma preventiva com ações educativas e informativas.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012, Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/lei/112587.htm)>. Acesso em: 15 abr. 2018.

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BRASIL. **Resolução nº 356**, de 2 de agosto de 2010, Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <[https://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_356\\_10.pdf](https://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_356_10.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BRASIL. **Deliberação nº 58**, de 5 de julho de 2007, Dá nova redação ao § 3º do art. 3º, art. 14, item “c” do Anexo II e Anexo III, da Resolução nº 219, de 11 de janeiro de 2007, do CONTRAN. Brasília, DF. Disponível em: <[www.denatran.gov.br/images/Deliberacoes/DELIBERACAO58.pdf](http://www.denatran.gov.br/images/Deliberacoes/DELIBERACAO58.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BRASIL. **Decreto Lei nº 2.848**, de 7 de dezembro de 1940, Código Penal. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BRASIL. **Decreto Lei nº 3.688**, de 3 de outubro de 1941, Lei das Contravenções Penais. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del3688.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.640**, de 26 de março de 2018, Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BRASIL. **Lei Complementar nº 94**, de 19 de fevereiro de 1998, Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp94.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp94.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

GOIÁS. **Instrução Normativa GSF 610**, de 10 de junho de 2006, Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. Goiânia, GO. Disponível em: <[ftp://ftp.sefaz.go.gov.br/sefazgo/legislacao/Secretario/IN/IN\\_0610\\_2003.htm](ftp://ftp.sefaz.go.gov.br/sefazgo/legislacao/Secretario/IN/IN_0610_2003.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2018.

SÃO PAULO. **Decreto nº 37.085**, de 3 de outubro de 1997, Regulamenta a lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo. São Paulo, SP. Disponível em: <<http://cetsp1.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Decreto37085.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, Kiichiro. **A privatização do Brasil: os casos de serviço de utilidade pública**, 2000.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**, 2014.

SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. **Transporte e Equidade: Ampliando o conceito de Sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília**. 2008.

MAMANI, Hernán Armando. **Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos**. 2004.

BALASSIANO, Ronaldo. **Transporte por vans: o que considerar no processo de regulamentação?**. 1996.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Problemas no transporte público**, Brasil Escola. Disponível em <<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/problemas-no-transporte-publico.htm>>. Acesso em 11 de maio de 2018.