



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*PROJETO DE LEI N.º 8.074-B, DE 2014

(Da Comissão de Legislação Participativa)

Sugestão nº 134/14

Institui o "Sistema de Carona Legal" em âmbito nacional e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Cultura, pela aprovação, com emenda (relatora: DEP. ERIKA KOKAY); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
CULTURA;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 12/11/2021 para inclusão de apensados (2).

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Cultura:

- Parecer da relatora
- Emenda oferecida pela relatora
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

IV - Projetos apensados: 9411/17 e 3374/21

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Sistema de Carona Legal (SISCARLEG), aponta sua forma de gestão e seus objetivos, introduz o “Dia do Transporte Solidário” no calendário comemorativo oficial do Governo Federal, bem como altera os arts. 24 e 75 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para incluir a implantação do SISCARLEG entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios e prever o apoio a eventos educativos e campanhas publicitárias, visando à divulgação da carona legal e do transporte solidário, entre as ações da Semana Nacional de Trânsito.

Art. 2º Fica instituído o Sistema de Carona Legal (SISCARLEG), em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades sem fins lucrativos da sociedade civil organizada, visando ao incentivo ao transporte solidário e à conscientização acerca do uso social de veículos particulares.

Art. 3º Para os fins desta Lei define-se “transporte solidário” como aquele realizado sem fins lucrativos, com a utilização de automóveis ou veículos de passeio particulares.

Art. 4º O controle do SISCARLEG será feito por órgão gestor a ser definido em regulamentação, por meio de site na *internet*, criado para:

I – cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema;

II – prestar informações *on-line* acerca dos destinos abrangidos pelo Sistema, possibilitando amplo acesso a todos os interessados;

III – prover a segurança dos usuários e partícipes do SISCARLEG, em parceria com os órgãos públicos competentes, a fim de evitar o uso indevido do Sistema; e

IV – apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos, e campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG.

Art. 5º São objetivos do SISCARLEG:

I – sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas;

II – estimular atividades de promoção e apoio ao transporte solidário e conscientizar a população sobre sua importância;

III – chamar a atenção para as questões que levam ao aquecimento global;

IV – incentivar a economia e a integração social; e

V – diminuir as emissões de monóxido de carbono (CO) e de gás carbônico (CO₂).

Art. 6º O “Dia do Transporte Solidário” passa a fazer parte do calendário comemorativo oficial do Governo Federal, em âmbito nacional, a ser observado anualmente no dia

22 de setembro, mesma data em que se celebra o "Dia Mundial Sem Carro".

Art. 7º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de inciso XV ao art. 24:

Art. 24.

XXII – implantar o “Sistema de Carona Legal” – SIRCALEG, com o apoio dos demais órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como dos órgãos públicos de mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. (NR)

II – acréscimo de § 3º ao art. 75:

Art. 75.

§ 3º A programação da Semana Nacional de Trânsito deverá incluir campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG, bem como apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos com o mesmo objetivo. (NR)

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte solidário, também conhecido como transporte compartilhado ou carona solidária, é uma alternativa simples e eficaz para diversos problemas que afligem as cidades contemporâneas. Ao promover o compartilhamento de veículos particulares, que de outro modo estariam rodando com apenas uma pessoa, o transporte solidário possibilita reduzir o número de veículos nas ruas, com reflexos positivos para o meio ambiente e a qualidade de vida da população.

Com a denominação de “carpool” ou “rideshare”, o transporte solidário já é amplamente conhecido e praticado em vários países, nos quais surgiu a partir de diferentes objetivos.

O Parlamento Europeu, por exemplo, passou a estimular o transporte solidário para que cada país cumprisse sua cota na redução de emissão de gases do efeito estufa. A utilização de automóveis na União Europeia tem um impacto significativo nas alterações climáticas, visto que representa 12% das emissões globais. Diante desse problema, as autoridades comprometeram-se em minimizar os impactos do trânsito no efeito estufa e estabelecer objetivos para melhorar a eficiência energética.

Nos EUA, a ideia do compartilhamento de veículo foi impulsionada não apenas pelo aquecimento global, pela crise econômica, pela dependência do petróleo

estrangeiro e pelo aumento no custo da gasolina, sem mencionar os transtornos do trânsito caótico em muitas cidades. O “carpool” passou a ser uma solução economicamente viável, ecologicamente correta e socialmente responsável para as questões relativas a meio ambiente e mobilidade urbana.

A Universidade Stanford (EUA) criou um sistema de incentivo para utilização do "carpool" entre os alunos, que conta com vagas de estacionamento exclusivas para caroneiros e compensações em dinheiro. Empresas privadas também desenvolvem programas de incentivo, pontuando o funcionário que vai ao trabalho a pé ou utiliza bicicleta e o "carpool". As premiações variam de carros ecoeficientes a GPS e vagas em estacionamento.

No Canadá, por sua vez, a alternativa surgiu como forma de combater a poluição atmosférica, em programas que ganharam importância a partir da constatação, pelo governo daquele país, de que o número de internações de crianças por doenças pulmonares está diretamente relacionado ao aumento da poluição atmosférica.

Além de todas as vantagens sociais, o transporte solidário também representa uma economia sensível para aqueles que o adotam. A título de exemplo, a Associação SocioAmbiental “Carona Legal” informa que, numa cidade como São Paulo, uma pessoa roda em média 18 mil quilômetros por ano, consumindo um litro de gasolina a cada dez quilômetros (veículo modelo 1.6), o que resulta num custo de aproximadamente R\$ 5 mil anuais, sem contar com as despesas de manutenção do veículo. Com o compartilhamento de veículos, essa pessoa pode economizar até R\$ 3,5 mil, o que constitui uma diferença significativa no orçamento familiar.

Ser solidário e adepto da carona são compromissos com a comunidade, com a cidade, com a saúde pública e com a vida. É preciso desenvolver um senso de cidadania, no qual cada um tenha consciência de seu papel no futuro do planeta. Não obstante essas vantagens, o transporte solidário ainda não é regulamentado no Brasil, o que dificulta sua disseminação, uma vez que a fiscalização pode confundi-lo com o transporte irregular e, dessa forma, punir os adeptos da modalidade.

A presente iniciativa tem por finalidade preencher essa lacuna legal. Acreditamos que o transporte solidário pode, sim, ser uma realidade no Brasil, proporcionando a redução no número de veículos nas ruas e a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Diante da certeza de que teremos grande adesão a este sistema, com reflexos positivos para a mobilidade urbana, a saúde, a qualidade de vida e o meio ambiente

em nosso país, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 6 de novembro de 2014.

Deputado **ZEQUINHA MARINHO**

Presidente

SUGESTÃO N.º 134, DE 2014
(Da Associação SocioAmbiental "Carona Legal")

Sugere projeto de lei que institui o "Sistema Carona Legal - Transporte Solidário, em âmbito nacional, que visa incentivar e conscientizar o uso social dos automóveis particulares".

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

I – RELATÓRIO

A Sugestão em análise pretende instituir o Sistema de Carona Legal – Transporte Solidário (SISCARLEG), em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos, visando incentivar e conscientizar a população acerca do uso social dos automóveis particulares. O texto define “carona solidária” como aquela praticada sem fins lucrativos, por veículos de pequeno porte ou veículos de passeio.

A redação em foco prevê que o controle do Sistema será feito por órgão gestor através de site na *internet*, criado para:

- cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem este sistema de carona solidária;
- prestar informação on-line quanto aos destinos desejados, possibilitando acesso a todos os interessados;
- prover a segurança dos usuários e partícipes, em parceria com os órgãos públicos competentes, com o fim de evitar o uso indevido do SISCARLEG; e
- apoiar eventos educativos e campanhas publicitárias, visando à divulgação da carona legal e do transporte solidário.

O texto prevê, ainda, a inclusão da Carona Legal – Transporte Solidário no calendário comemorativo oficial do Governo Federal, de âmbito nacional, com data a ser comemorada anualmente no dia 22 de setembro, "Dia Mundial Sem Carro".

São fixados os seguintes objetivos do SISCARLEG:

- sensibilizar a sociedade, objetivando diminuir o número de veículos nas ruas;
- estimular atividades de promoção e apoio à carona solidária;
- conscientizar a população sobre a importância da carona solidária;
- chamar a atenção para as questões que levam ao aquecimento global;
- incentivar a economia e a integração social; e
- diminuir a emissão de gás carbônico.

Complementarmente, a Sugestão preconiza alteração dos arts. 21 e 75 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de forma a incluir a implantação do SISCARLEG entre as competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de suas respectivas circunscrições (art. 21). Ao art. 75, por sua vez, intenta inserir previsão de apoio a eventos educativos e campanhas publicitárias, visando à divulgação da carona legal e do transporte solidário, entre as ações da Semana Nacional de Trânsito.

A Associação SocioAmbiental "Carona Legal" defende a iniciativa argumentando que a carona solidária é uma alternativa simples e eficaz para diminuir o número de veículos em circulação, com a consequente redução dos índices de emissão de gás carbônico.

A Sugestão apresentada cumpre os devidos requisitos formais, nos termos de Declaração expedida pelo Secretário da Comissão de Legislação Participativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A preocupação com a conservação do meio ambiente vem crescendo no mundo inteiro, à medida que se observam evidências do aquecimento global, com efeitos altamente preocupantes para a vida futura em nosso planeta. Sabe-se que a emissão de gases tóxicos por veículos automotores é uma das maiores fontes de poluição ambiental e um fator de aumento do efeito estufa, o que tem levado os governos em todo o mundo a investir em medidas de contenção dessas emissões.

A priorização do transporte público em relação ao privado e dos meios de transporte não motorizados em relação aos veículos automotores são algumas dessas medidas. O uso mais racional do automóvel particular é responsabilidade de todos, que certamente contribuirá para frear o aumento da poluição, trazendo, ainda, outros benefícios como a diminuição dos congestionamentos no trânsito e a maior qualidade de vida para as pessoas.

Concordamos, portanto, com os proponentes da Sugestão em foco no sentido de que o transporte solidário, também conhecido como carona solidária ou transporte compartilhado, é uma alternativa que precisa ser incentivada em nosso país. Essa

modalidade, denominada no exterior “carpool” ou “rideshare”, já é amplamente conhecida e praticada em vários países, onde surgiu e se consolidou a partir de diferentes objetivos.

Entretanto, o transporte solidário ainda não é regulamentado no Brasil, o que dificulta sua disseminação, uma vez que a fiscalização pode confundi-lo com o transporte irregular e, dessa forma, punir os adeptos da modalidade. A presente iniciativa tem por finalidade preencher essa lacuna legal, ao criar o “Sistema Carona Legal” (SISCARLEG), que tem por finalidade incentivar e conscientizar a população acerca do uso social dos automóveis particulares.

Assim como os proponentes da Sugestão, acreditamos que o transporte solidário pode, sim, ser uma realidade no Brasil, proporcionando a redução no número de veículos nas ruas, com a consequente diminuição dos índices de emissão do monóxido de carbono (CO) e gás carbônico (CO₂), elementos que contribuem para o aquecimento, e a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Ademais, a adoção de um dia comemorativo para o tema, a ser observado anualmente no dia 22 de setembro, em que já se comemora o "Dia Mundial Sem Carro", bem como a previsão de apoio a eventos educativos e campanhas publicitárias, visando à divulgação da carona legal e do transporte solidário, entre as ações da Semana Nacional de Trânsito, vão contribuir para que as pessoas reflitam sobre questões relacionadas à mobilidade urbana, à saúde individual e do planeta.

O incentivo ao transporte público coletivo e ao transporte compartilhado, bem como o uso da bicicleta ou o pedestrianismo nos deslocamentos de pequeno curso, são maneiras de contribuir para a preservação do meio ambiente, gerando menos congestionamentos e poluição, incentivando a economia e, até mesmo, a interação social.

Registre-se que o conteúdo da Sugestão nº 134/2014 não se encontra inserido no rol das matérias reservadas à iniciativa exclusiva do Chefe do Poder Executivo (art. 61, § 1º, da Constituição), não havendo, pois, óbices a que projeto de lei de autoria parlamentar trate do tema. Também não se vislumbram impedimentos de ordem regimental à tramitação de projeto de lei com o teor da sugestão.

Não obstante, há um aperfeiçoamento importante a ser feito. A Sugestão original prevê uma alteração no art. 21 do CTB para incluir a implantação do SISCARLEG entre as competências dos órgãos e entidades executivos **rodoviários** da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de suas circunscrições. Tais órgãos ou entidades correspondem ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT) e aos departamentos de estradas e rodagens estaduais e municipais, que não nos parecem adequados para cuidar do Sistema a ser criado. Mais apropriado seria colocar a implantação do SISCARLEG entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios (art. 24). Ressalte-se que o poder público local já é responsável por planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o

objetivo de diminuir a emissão global de poluentes (art. 24, XVI, do CTB), o que demonstra sua afinidade com as atividades demandadas pelo novo Sistema.

No tocante à técnica legislativa, também há algumas pequenas correções formais a fazer. A primeira delas diz respeito ao nome do sistema a ser criado, denominado na Sugestão como “Sistema de Carona Legal – Transporte Solidário (SISCARLEG)”, que é uma denominação extensa, sem correspondência com a sigla adotada. Adotou-se, então, a denominação “Sistema de Carona Legal”, por ser mais concisa e coerente com a sigla desejada pelos autores da Sugestão. Problema semelhante surge no artigo que define o objeto da iniciativa (art. 2º), onde se usou a expressão “carona solidária”, que não aparece no restante do texto. Optou-se, aqui, pelo termo “transporte solidário”, mais adequado tecnicamente, por encontrar maior correlação aos termos empregados no exterior para o mesmo significado.

Finalmente, em atenção ao que determina o art. 7º, *caput*, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe, entre outras providências, sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, incluiu-se um artigo inicial indicando o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação da norma. Nos termos da mesma norma, a cláusula revogatória genérica é dispensável (art. 9º).

No mais, procuramos produzir um texto fiel à Sugestão que nos foi oferecida, por entendermos que a esta Comissão cumpre respeitar, tanto quanto possível, a iniciativa legislativa dos proponentes.

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** da Sugestão nº 134/2014, na forma do Projeto de Lei anexo.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2014.

Deputado LINCOLN PORTELA
Relator

**PROJETO DE LEI
(Da Comissão de Legislação Participativa)**

Institui o “Sistema de Carona Legal” em âmbito nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Sistema de Carona Legal (SISCARLEG), aponta sua forma de gestão e seus objetivos, introduz o “Dia do Transporte Solidário” no calendário comemorativo oficial do Governo Federal, bem como altera os arts. 24 e 75 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para incluir a implantação do SISCARLEG entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios e prever o apoio a eventos educativos

e campanhas publicitárias, visando à divulgação da carona legal e do transporte solidário, entre as ações da Semana Nacional de Trânsito.

Art. 9º Fica instituído o Sistema de Carona Legal (SISCARLEG), em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades sem fins lucrativos da sociedade civil organizada, visando ao incentivo ao transporte solidário e à conscientização acerca do uso social de veículos particulares.

Art. 310º Para os fins desta Lei define-se “transporte solidário” como aquele realizado sem fins lucrativos, com a utilização de automóveis ou veículos de passeio particulares.

Art. 4º O controle do SISCARLEG será feito por órgão gestor a ser definido em regulamentação, por meio de site na *internet*, criado para:

I – cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema;

II – prestar informações *on-line* acerca dos destinos abrangidos pelo Sistema, possibilitando amplo acesso a todos os interessados;

III – prover a segurança dos usuários e partícipes do SISCARLEG, em parceria com os órgãos públicos competentes, a fim de evitar o uso indevido do Sistema; e

IV – apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos, e campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG.

Art. 511º São objetivos do SISCARLEG:

I – sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas;

II – estimular atividades de promoção e apoio ao transporte solidário e conscientizar a população sobre sua importância;

III – chamar a atenção para as questões que levam ao aquecimento global;

IV – incentivar a economia e a integração social; e

V – diminuir as emissões de monóxido de carbono (CO) e de gás carbônico (CO₂).

Art. 6º O “Dia do Transporte Solidário” passa a fazer parte do calendário comemorativo oficial do Governo Federal, em âmbito nacional, a ser observado anualmente no dia 22 de setembro, mesma data em que se celebra o “Dia Mundial Sem Carro”.

Art. 7º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de inciso XV ao art. 24:

Art. 24.

XXII – implantar o “Sistema de Carona Legal” – SIRCALEG, com o apoio dos demais órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como dos órgãos públicos de mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. (NR)

II – acréscimo de § 3º ao art. 75:

Art. 75.

§ 3º A programação da Semana Nacional de Trânsito deverá incluir campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG, bem como apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos com o mesmo objetivo. (NR)

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte solidário, também conhecido como transporte compartilhado ou carona solidária, é uma alternativa simples e eficaz para diversos problemas que afligem as cidades contemporâneas. Ao promover o compartilhamento de veículos particulares, que de outro modo estariam rodando com apenas uma pessoa, o transporte solidário possibilita reduzir o número de veículos nas ruas, com reflexos positivos para o meio ambiente e a qualidade de vida da população.

Com a denominação de “*carpool*” ou “*rideshare*”, o transporte solidário já é amplamente conhecido e praticado em vários países, nos quais surgiu a partir de diferentes objetivos.

O Parlamento Europeu, por exemplo, passou a estimular o transporte solidário para que cada país cumprisse sua cota na redução de emissão de gases do efeito estufa. A utilização de automóveis na União Europeia tem um impacto significativo nas alterações climáticas, visto que representa 12% das emissões globais. Diante desse problema, as autoridades comprometeram-se em minimizar os impactos do trânsito no efeito estufa e estabelecer objetivos para melhorar a eficiência energética.

Nos EUA, a ideia do compartilhamento de veículo foi impulsionada não apenas pelo aquecimento global, pela crise econômica, pela dependência do petróleo estrangeiro e pelo aumento no custo da gasolina, sem mencionar os transtornos do trânsito caótico em muitas cidades. O “*carpool*” passou a ser uma solução economicamente viável, ecologicamente correta e socialmente responsável para as questões relativas a meio ambiente e mobilidade urbana.

A Universidade Stanford (EUA) criou um sistema de incentivo para utilização do “*carpool*” entre os alunos, que conta com vagas de estacionamento exclusivas para caroneiros e compensações em dinheiro. Empresas privadas também desenvolvem

programas de incentivo, pontuando o funcionário que vai ao trabalho a pé ou utiliza bicicleta e o "carpool". As premiações variam de carros ecoeficientes a GPS e vagas em estacionamento.

No Canadá, por sua vez, a alternativa surgiu como forma de combater a poluição atmosférica, em programas que ganharam importância a partir da constatação, pelo governo daquele país, de que o número de internações de crianças por doenças pulmonares está diretamente relacionado ao aumento da poluição atmosférica.

Além de todas as vantagens sociais, o transporte solidário também representa uma economia sensível para aqueles que o adotam. A título de exemplo, a Associação SocioAmbiental "Carona Legal" informa que, numa cidade como São Paulo, uma pessoa roda em média 18 mil quilômetros por ano, consumindo um litro de gasolina a cada dez quilômetros (veículo modelo 1.6), o que resulta num custo de aproximadamente R\$ 5 mil anuais, sem contar com as despesas de manutenção do veículo. Com o compartilhamento de veículos, essa pessoa pode economizar até R\$ 3,5 mil, o que constitui uma diferença significativa no orçamento familiar.

Ser solidário e adepto da carona são compromissos com a comunidade, com a cidade, com a saúde pública e com a vida. É preciso desenvolver um senso de cidadania, no qual cada um tenha consciência de seu papel no futuro do planeta. Não obstante essas vantagens, o transporte solidário ainda não é regulamentado no Brasil, o que dificulta sua disseminação, uma vez que a fiscalização pode confundi-lo com o transporte irregular e, dessa forma, punir os adeptos da modalidade.

A presente iniciativa tem por finalidade preencher essa lacuna legal. Acreditamos que o transporte solidário pode, sim, ser uma realidade no Brasil, proporcionando a redução no número de veículos nas ruas e a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Diante da certeza de que teremos grande adesão a este sistema, com reflexos positivos para a mobilidade urbana, a saúde, a qualidade de vida e o meio ambiente em nosso país, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2014.

Deputado LINCOLN PORTELA
PR/MG

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Legislação Participativa, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente a Sugestão n. 134/14, nos termos do Parecer

do Relator, Deputado Lincoln Portela.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Erivelton Santana - Vice-Presidente, Arnaldo Jordy, Bruna Furlan, Leonardo Monteiro, Lincoln Portela, Chico Alencar, Domingos Dutra, Efraim Filho, Erika Kokay, Glauber Braga, Marcos Rogério, Nilmário Miranda e Professor Setimo.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2014.

Deputado ZEQUINHA MARINHO
Presidente

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
**CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**
.....

.....
**Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito**
.....

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando muitas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com resarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a freqüência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com

conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

.....
.....

COMISSÃO DE CULTURA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, originário da Sugestão nº 134, de 2014, pretende instituir o Sistema de Carona Legal – Transporte Solidário (SISCARLEG), em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos, visando incentivar e conscientizar a população acerca do uso social dos automóveis particulares. O texto define “carona solidária” como aquela praticada sem fins lucrativos, por veículos de pequeno porte ou veículos de passeio.

O texto prevê, ainda, a inclusão da Carona Legal – Transporte Solidário no calendário comemorativo oficial do Governo Federal, de âmbito nacional, com data a ser comemorada anualmente no dia 22 de setembro, "Dia Mundial Sem Carro".

O projeto de lei foi distribuído às Comissões de Cultura; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

II - VOTO DA RELATORA

A proposição em análise trata certamente de matéria relevante. O projeto tem a oportuna preocupação de incentivar o transporte solidário, também conhecido como carona solidária ou transporte compartilhado, o que, ao motivar o uso mais racional dos automóveis particulares, contribuirá para frear o aumento da poluição, trazendo, ainda, outros benefícios como a diminuição dos congestionamentos no trânsito e a maior qualidade de vida para as pessoas.

Quanto ao mérito, é extremamente importante salientar que um importante obstáculo para a carona solidária é justamente seu aspecto cultural. Vivemos em uma sociedade em que o carro que você dirige possui um valor simbólico forte, que garante certo status e prazer, e isto precisa ser minimizado diante de questões maiores como a ambiental. E o projeto em tela certamente tem mérito ao contribuir para esta mudança de paradigma, promovendo campanhas de conscientização e sensibilização diante das consequências ambientais relacionadas às nossas decisões diárias. Todos querem preservar o meio-ambiente para as gerações vindouras, mas muitos não percebem que isto está relacionado a decisões

cotidianas, como compartilhar um veículo ou não. Além disto, a proposta também incentiva a integração social, em oposição a este nosso mundo cada vez mais individualista.

O sentimento de insegurança associado frequentemente às caronas também é algo que se precisa remover de nosso imaginário. E com isto o projeto também se preocupa, ao criar um órgão gestor que cadastrará todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o sistema, além de prover a segurança dos usuários em parceria com os órgãos públicos competentes.

O projeto ainda tange a competência desta Comissão ao prever a inclusão da Carona Legal – Transporte Solidário no calendário comemorativo oficial do Governo Federal, de âmbito nacional, com data a ser comemorada anualmente no dia 22 de setembro, "Dia Mundial Sem Carro".

Sem dúvida a inclusão de tal data no calendário comemorativo oficial do Governo Federal é uma iniciativa meritória, pois é mais uma forma de contribuir para que as pessoas reflitam sobre questões relacionadas à mobilidade urbana, à saúde individual e do planeta. Entretanto, a Lei nº 12.345, de 2010, que *"fixa critério para instituição de datas comemorativas"*, determina que, além de a proposição ser apresentada por projeto de lei, a instituição de uma nova data comemorativa deve vir acompanhada de comprovação da realização de consultas e/ou audiências públicas a amplos setores da população (art. 4º). A intenção do legislador é dar maior legitimidade as proposições com esse teor, respaldado no preceito constitucional, assente no art. 215, § 1º. Tal lei reforça também esse princípio ao estabelecer, *in verbis*, que:

"A instituição de datas comemorativas que vigorem no território nacional obedecerá ao critério de alta significação para os diferentes segmentos profissionais, políticos, religiosos, culturais e étnicos que compõem a sociedade brasileira" (art. 1º).

A mesma lei estabelece que o grau de "alta significação" que deve nortear a apresentação de projetos de lei dessa natureza deve ser aferido mediante a realização de consultas e audiências públicas, devidamente documentadas, com organizações e associações legalmente reconhecidas e vinculadas aos segmentos interessados.

Assim, um projeto de lei que venha instituir uma nova data comemorativa deve ser acompanhado de comprovação da realização de consultas e/ou audiências públicas a amplos setores da população, conforme estabelecido nos arts. 2º e 4º desta Lei 12.345, de 2010, o que o projeto em tela infelizmente ainda não cumpre.

Portanto, sugerimos justamente que seja realizada tal audiência pública, para que o projeto tramite normalmente pelas demais Comissões, sem questionamentos.

Além disto, sugerimos uma pequena modificação, que é alterar a data deste “Dia do Transporte Solidário” para o dia 23 de setembro, ou seja, um dia após o “Dia Mundial Sem Carro”, pois enxergamos certa contradição em celebrá-lo na mesma data deste, uma vez que as caronas diminuem o número de carros, mas obviamente ainda consideram o seu uso. Os dois dias em datas seguidas teriam mais força, prolongando o período de celebração e reflexão.

Tendo em vista o exposto, voto pela aprovação do projeto, com a emenda de Relatora anexa, no âmbito desta Comissão de Cultura.

Sala da Comissão, em 2 de setembro de 2015.

Deputada ERIKA KOKAY
Relatora

EMENDA Nº 1

Dê-se ao art. 6º do projeto a seguinte redação:

“Art. 6º É instituído o “Dia do Transporte Solidário” a ser anualmente comemorado no dia 23 de setembro.”

Sala da Comissão, em 2 de setembro de 2015.

Deputada ERIKA KOKAY
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Cultura, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 8.074/2014, com emenda, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Erika Kokay.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Félix Mendonça Júnior - Presidente, Marcelo Matos, Moses Rodrigues e Luciana Santos - Vice-Presidentes, Cabuçu Borges, Celso Jacob, Efraim Filho, Jean Wyllys, Leônidas Cristino, Tiririca, Clarissa Garotinho, Diego Garcia, Erika Kokay, Geovania de Sá, Giuseppe Vecchi, João Marcelo Souza, Jose Stédile e Lincoln Portela.

Sala da Comissão, em 9 de setembro de 2015.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR
Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Institui o “Sistema de Carona Legal” em
âmbito nacional e dá outras providências.

Dê-se ao art. 6º do projeto a seguinte redação:

"Art. 6º É instituído o “Dia do Transporte Solidário” a ser anualmente comemorado no dia 23 de setembro."

Sala da Comissão, em 9 de setembro de 2015.

Deputado **FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR**
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Parecer Vencedor

I - Relatório

A proposta legislativa em epígrafe oriunda da Comissão de Participação Legislativa, foi proposta à esta casa pela Associação Socioambiental Carona Legal e pretende criar o Sistema de Carona Legal (SISCARLEG) no âmbito das cidades brasileiras, mediante a utilização de automóveis e veículos de particulares com objetivo de realizar transporte solidário.

Este transporte solidário seria gerido por um sítio armazenado na internet, o qual indicaria uma rede de transporte a ser utilizado por sistema de caronas.

No parecer sobre a matéria, a ilustre relatora opinou favoravelmente sobre o projeto de lei, mediante um substitutivo.

II - Voto

Independente do posicionamento dos nobres parlamentares, entendemos que a matéria deva ser melhor avaliada face as características do sistema de carona, objeto da proposta em análise, e os serviços públicos de transporte disponibilizados à população.

Não podemos ignorar que os serviços públicos são fundamentais para a qualidade de vida dos cidadãos, principalmente o transporte público de passageiros o qual deve garantir em especial para grande maioria dos brasileiros o direito de ir e vir (Art. 5º, inciso XV), principalmente para aqueles de baixo poder aquisitivo.

Ao tratarmos dos serviços de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano, devemos estar atentos para a competência constitucional de cada ente federativo sob esta matéria, ou seja, União, Estados, Municípios e Distrito Federal, bem como as legislações correlatas aplicadas ao caso, como a Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões) e a Lei nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

É importante observar que o transporte público coletivo de passageiros executados nas cidades é de competência exclusiva dos Municípios conforme reza o artigo 30 inciso V da Constituição Federal, e não cabe aos demais entes federativos impor regras sobre o mesmo sob risco de estarem violando a Constituição Federal.

Recentemente, o Congresso Nacional promulgou a emenda 90 à Constituição Federal, elencando o transporte público como direito social, face sua importância para os deslocamentos das pessoas nas cidades.

Diante disso, entendemos que o mérito da proposta ao alterar o Código de Trânsito Brasileiro, visando criar um sistema de carona a ser organizado e gerido nos municípios brasileiros, atenta contra os preceitos constitucionais já citados e ignora as demais legislações existentes que dispõe sobre a mobilidade das pessoas nas cidades, como a Lei nº 12.587, de 2012 e as inúmeras legislações municipais que tratam sobre a matéria.

A proposta legislativa em questão viola diretamente uma das diretrizes fundamentais da Política Nacional de Mobilidade Urbana, claramente expressa no artigo 6º, inciso II, que assim dispõe:

“II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.”

Um dos objetivos principais nas cidades brasileiras é a redução do número de automóveis nas ruas e a priorização do transporte público coletivo de passageiros.

Com os diversos problemas enfrentados, atualmente, pelos municípios brasileiros pela falta de recursos financeiros que impactam diretamente a sua gestão, inclusive os serviços de fiscalização, a nova atribuição a ser imposta aos municípios pela proposta legislativa sob análise, criando um sistema de transporte gratuito para pessoas certamente, em pouco tempo, migrará para a cobrança de valores nas viagens a serem realizadas, e assim atentará contra os atuais sistemas de transporte público coletivo e individual de passageiros.

Na verdade, a implantação de um sistema falho de caronas nas cidades contribuirá para desregulamentação dos sistemas de transporte público urbano, ou seja, colocará em risco a mobilidade das pessoas que dependem do transporte público todos os dias. Uma legislação falha como esta, dará ao transporte clandestino de passageiros a cobertura legal necessária para continuar e expandir as suas atividades em todo o território nacional.

Devemos lembrar que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,

Diante do exposto, manifestamo-nos pela rejeição do Projeto de Lei nº 8.074/2014.

Sala das Sessões, 4 de Outubro de 2017

Deputado Federal MAURO LOPES

PMDB/MG

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela rejeição do Projeto de Lei nº 8.074/2014, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Mauro Lopes.

O parecer da Deputada Raquel Muniz passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade - Vice-Presidente, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, José Airton Cirilo, Laudívio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, Dejorge Patrício, Deley, Irajá Abreu, Jones Martins, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Lelo Coimbra, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Miguel

Lombardi, Osmar Bertoldi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 4 de outubro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTES

Presidente

VOTO EM SEPARADO DA DEP. RAQUEL MUNIZ

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame pretende instituir o “Sistema de Carona Legal”, denominado SISCARLEG, em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades sem fins lucrativos da sociedade civil organizada, visando o incentivo ao transporte solidário e à conscientização acerca do uso social de veículos particulares. Para tanto, define “transporte solidário” como aquele realizado sem fins lucrativos, com a utilização de automóveis ou veículos de passeio particulares.

O texto prevê que o controle do SISCARLEG será feito por órgão gestor a ser definido em regulamentação, por intermédio de site na internet criado para: cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema; prestar informações *on-line* acerca dos destinos abrangidos pelo Sistema, possibilitando amplo acesso a todos os interessados; prover a segurança dos usuários e partícipes do SISCARLEG em parceria com os órgãos públicos competentes, a fim de evitar o uso indevido do Sistema; e apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos, e campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG.

Ainda segundo a proposta, o SISCARLEG tem por objetivos: sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas; estimular atividades de promoção e apoio ao transporte solidário, conscientizando a população sobre sua importância; chamar a atenção para questões que levam ao aquecimento global; incentivar a economia e a integração social; e diminuir as emissões de monóxido de carbono (CO) e de gás carbônico (CO₂).

Complementarmente, o Projeto de Lei propõe a criação do “Dia do Transporte Solidário”, que deverá fazer parte do calendário comemorativo oficial do Governo Federal, em âmbito nacional, a ser observado anualmente no dia 22 de setembro, mesma data em que se celebra o “Dia Mundial Sem Carro”.

Para compatibilizar a proposta com as normas legais existentes, o texto prevê o acréscimo de um inciso ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O novo inciso arrola, entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, a implantação do SISCARLEG, com o apoio dos demais órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como dos órgãos públicos

de mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. Também está previsto o acréscimo de § 3º ao art. 75 do CTB, que trata das campanhas educativas de trânsito de âmbito nacional, para determinar que a programação da Semana Nacional de Trânsito inclua campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG, bem como apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros e congressos com o mesmo objetivo.

A data prevista para a entrada em vigor da nova Lei é a de sua publicação.

Oriundo da Sugestão nº 134/2014, enviada à Comissão de Legislação Participativa pela Associação SocioAmbiental "Carona Legal", o projeto de lei tem como justificativa a necessidade de regulamentar o transporte compartilhado no Brasil, uma vez que a ausência dessa regulamentação dificulta sua disseminação, pois a fiscalização pode confundir a modalidade com o transporte irregular e, dessa forma, punir seus adeptos.

O projeto já recebeu análise da Comissão de Cultura (CCult), onde foi aprovado com uma emenda, que altera a data de comemoração do "Dia do Transporte Solidário" de 22 para 23 de setembro. De acordo com a Relatora do Projeto na Ccult, Deputada Erika Kokay, seria contradição celebrá-lo na mesma data do "Dia mundial sem carro", uma vez que as caronas diminuem o número de carros, mas obviamente ainda consideram o seu uso. Assim, os dois dias em datas seguidas teriam mais força, prolongando o período de celebração e reflexão.

Após o exame por esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a proposta deverá ser apreciada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para em seguida ser remetida ao Plenário desta Casa. O projeto tramita em regime de prioridade.

É o nosso relatório.

II – VOTO

O projeto de lei, de autoria da Comissão de Legislação Participativa, já recebeu parecer favorável nesta Comissão, apresentado pelo ilustre Deputado Domingos Neto, o qual não chegou a ser apreciado. Em virtude da nossa total concordância com o tratamento dado à matéria pelo nobre Relator que nos antecedeu na análise dessa proposição, resolvemos adotar parte do voto por ele apresentado.

(...)transporte solidário, também conhecido como transporte compartilhado, apresenta-se como outra opção eficaz para a redução do número de veículos particulares circulando nos centros urbanos, reduzindo, dessa forma, os congestionamentos, a emissão de poluentes e de gases de efeito estufa, como o monóxido de carbono (CO) e dióxido de carbono (CO2).

(...)Não obstante as inúmeras vantagens, o transporte compartilhado ainda não é regulamentado no Brasil. A prática vem crescendo em muitas de nossas cidades, mas a falta de regramento causa muitos problemas, visto que a fiscalização, via de regra, trata o compartilhamento de veículo como se fosse transporte irregular e, por

conta disso, pune os adeptos da modalidade.

É oportuna, portanto, a iniciativa em foco, que pretende disciplinar a matéria, criando o "Sistema de Carona Legal", com a finalidade de incentivar o transporte solidário e promover a conscientização acerca do uso social de veículos particulares. A despeito de concordarmos com a iniciativa e de respeitarmos o trabalho feito pelo relator da matéria na Comissão de Legislação Participativa, ao transformar a Sugestão original na presente proposição, entendemos que o texto ainda carece de aperfeiçoamentos.

A primeira delas diz respeito ao nome do sistema a ser criado, denominado "Sistema de Carona Legal – SISCARLEG". Embora na Sugestão original a denominação fosse ainda mais extensa, tendo havido uma tentativa de aprimoramento, entendemos que ainda não se chegou à fórmula mais adequada. Isso porque a expressão "carona legal" não é um termo técnico consolidado, sendo preferível "transporte solidário", que vem sendo mais amplamente empregado, sendo, inclusive, utilizado na denominação do dia comemorativo que se pretende instituir. Outro ponto a ponderar é que a sigla do sistema, pela qual se pretende que ele seja conhecido, é de difícil pronúncia, sem apelo mercadológico para o público.

O parecer à Sugestão original chegou a apontar a expressão "transporte solidário" como a mais adequada, até mesmo por "encontrar maior correlação aos termos empregados no exterior para o mesmo significado", mas não alterou a denominação do sistema a ser criado. Optamos, pois, por fazer o devido ajuste, deixando a denominação "Carona Legal" como uma espécie de "nome fantasia", pelo qual o sistema a ser instituído deverá ser conhecido, abolindo a sigla.

É relevante, ainda, deixar claro que o referido sistema deve servir ao transporte individual de passageiros, para que não se confunda com o serviço de transporte coletivo. Para isso, entendemos que só poderão ser cadastrados veículos cuja lotação máxima seja de sete pessoas, incluindo o condutor.

Outra questão que entendemos mal resolvida é o fato de a proposição pretender que o controle do "Carona Legal" seja feito por órgão gestor a ser definido em regulamentação, por meio de site na internet, ao qual caberá "cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema" (sem grifo no original). Sabe-se que já existem experiências de transporte solidário realizadas por empresas, universidades e outras entidades, que cadastram alunos ou funcionários para promover o compartilhamento de veículos. Não vemos motivo pelo qual tais iniciativas não possam prosperar, desde que obedecidos os parâmetros gerais indicados em regulamento. Esperar que o Poder Público centralize o cadastramento poderia, até mesmo, obstaculizar a disseminação do sistema.

O mesmo artigo da proposição atribui ao gestor a tarefa de "apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos, e campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário" (sem grifo no original). Novamente, esse nível de centralização nos parece não somente desaconselhável como contraproducente, visto que a promoção de palestras e outras atividades afins pode ser feita por inúmeros agentes, públicos ou privados, interessados na ideia.

Ainda com relação à gestão do sistema pretendido, entendemos que não é

apenas uma questão de trânsito, mas de mobilidade urbana, razão pela qual não se pode deixar de prever as interfaces da nova norma legal com a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências.

Finalmente, no substitutivo apresentado também estamos incorporando a emenda adotada pela Comissão de Cultura, que transfere a comemoração do “Dia do Transporte Solidário” para 23 de setembro.

Diante do exposto, convictos de que promover o uso racional do automóvel particular é responsabilidade de todos, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 8.074, de 2014, e da emenda adotada na Comissão de Cultura, na forma do **substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em 21 de setembro de 2017.

Deputada RAQUEL MUNIZ

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.074, DE 2014

Cria o Sistema de Transporte Solidário em âmbito nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 12º Esta Lei cria o Sistema de Transporte Solidário, aqui denominado “Carona Legal”, aponta sua forma de gestão e seus objetivos, institui o “Dia do Transporte Solidário”, bem como altera os arts. 24 e 75 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e o art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 13º Fica criado o Sistema de Transporte Solidário, aqui denominado “Carona Legal”, em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades sem fins lucrativos da sociedade civil organizada, visando ao incentivo ao transporte solidário e à conscientização acerca do uso social de veículos particulares.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei define-se “transporte solidário” como aquele realizado sem fins lucrativos, com a utilização de automóveis ou veículos de passeio particulares, cuja lotação máxima não exceda 7 (sete) pessoas, incluindo o condutor.

Art. 14º São objetivos do Sistema de Transporte Solidário:

I – sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas;

II – estimular atividades de promoção e apoio ao transporte solidário e conscientizar a população sobre sua importância;

III – chamar a atenção para as questões que levam ao aquecimento global;

IV – diminuir as emissões de monóxido de carbono (CO) e de gás carbônico (CO₂);

V – incentivar a economia compartilhada e a integração social.

Art. 15º A gestão do Sistema de Transporte Solidário será realizada por órgão gestor a ser definido em regulamentação, observado o disposto no inciso I do art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Ao gestor compete:

I – prover a segurança dos usuários e partícipes do Sistema de Transporte Solidário, em parceria com os órgãos e entidades competentes das áreas de mobilidade urbana e de trânsito, a fim de evitar o uso indevido do Sistema;

II – apoiar eventos educativos, a promoção de palestras, seminários, encontros, congressos, assim como campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário.

§ 2º Para efeito do que dispõe o inciso I do § 1º, o gestor deverá manter página na *internet* ou aplicativo para redes móveis com a finalidade de:

I – cadastrar veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema;

II – prestar informações *on-line* acerca dos destinos abrangidos pelo Sistema, possibilitando amplo acesso a todos os interessados.

§ 3º As atividades de que trata o § 2º poderão, nos termos do regulamento e sob a supervisão do gestor, ser realizadas por órgãos ou entidades, públicas ou privadas, que tiverem interesse em adotar o Sistema de Transporte Solidário.

Art. 16º É instituído o “Dia do Transporte Solidário” a ser anualmente comemorado no dia 23 de setembro.

Art. 17º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de inciso XXII ao art. 24:

“Art. 24.

XXII – apoiar a implantação do Sistema de Transporte Solidário (Carona Legal), em conjunto com órgãos públicos de mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, bem assim com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. (NR)”

II – acréscimo de § 3º ao art. 75:

“Art. 75.

§ 3º A programação da Semana Nacional de Trânsito deverá incluir campanhas publicitárias visando à divulgação do transporte solidário, bem como apoiar eventos educativos, palestras, seminários, encontros e congressos com o mesmo objetivo. (NR)”

Art. 7º O art. 18 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido

do seguinte parágrafo único:

“Art. 18.

Parágrafo único. No âmbito das atribuições estabelecidas no **caput**, cabe aos órgãos municipais de mobilidade urbana implantar o Sistema de Transporte Solidário (Carona Legal), com o apoio de órgãos públicos de trânsito, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. (NR)”

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 21 de setembro de 2017.

Deputada RAQUEL MUNIZ

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.074, DE 2014

Institui o "Sistema de Carona Legal" em âmbito nacional e dá outras providências.

Autora: Comissão de Legislação Participativa

Relatora: Deputada Raquel Muniz

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame pretende instituir o “Sistema de Carona Legal”, denominado SISCARLEG, em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades sem fins lucrativos da sociedade civil organizada, visando o incentivo ao transporte solidário e à conscientização acerca do uso social de veículos particulares. Para tanto, define “transporte solidário” como aquele realizado sem fins lucrativos, com a utilização de automóveis ou veículos de passeio particulares.

O texto prevê que o controle do SISCARLEG será feito por órgão gestor a ser definido em regulamentação, por intermédio de *site* na *internet* criado para: cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema; prestar informações *on-line* acerca dos destinos abrangidos pelo Sistema, possibilitando amplo acesso a todos os interessados; prover a segurança dos usuários e partícipes do SISCARLEG em parceria com os órgãos públicos competentes, a fim de evitar o uso indevido do Sistema; e apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos, e campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG.

Ainda segundo a proposta, o SISCARLEG tem por objetivos: sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas; estimular atividades de promoção e apoio ao transporte solidário, conscientizando a população sobre sua importância; chamar a atenção para questões que levam ao aquecimento global; incentivar a economia e a integração social; e diminuir as emissões de monóxido de carbono (CO) e de gás carbônico (CO₂).

Complementarmente, o Projeto de Lei propõe a criação do “Dia do Transporte Solidário”, que deverá fazer parte do calendário comemorativo oficial do Governo Federal, em âmbito nacional, a ser observado anualmente no dia 22 de setembro, mesma data em que se celebra o "Dia Mundial Sem Carro".

Para compatibilizar a proposta com as normas legais existentes, o texto prevê o acréscimo de um inciso ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O novo inciso arrola, entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, a implantação do SISCARLEG, com o apoio dos demais órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como dos órgãos públicos de mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. Também está previsto o acréscimo de § 3º ao art. 75 do CTB, que trata das campanhas educativas de trânsito de âmbito nacional, para determinar que a programação da Semana Nacional de Trânsito inclua campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário e do SISCARLEG, bem como apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros e congressos com o mesmo objetivo.

A data prevista para a entrada em vigor da nova Lei é a de sua publicação.

Oriundo da Sugestão nº 134/2014, enviada à Comissão de Legislação Participativa pela Associação SocioAmbiental "Carona Legal", o projeto de lei tem como justificativa a necessidade de regulamentar o transporte compartilhado no Brasil, uma vez que a ausência dessa regulamentação dificulta sua disseminação, pois a fiscalização pode confundir a modalidade com o transporte irregular e, dessa forma, punir seus adeptos.

O projeto já recebeu análise da Comissão de Cultura (CCult), onde foi aprovado com uma emenda, que altera a data de comemoração do "Dia do Transporte Solidário" de 22 para 23 de setembro. De acordo com a Relatora do Projeto na Ccult, Deputada Erika Kokay, seria contradição celebrá-lo na mesma data do "Dia mundial sem carro", uma vez que as caronas diminuem o número de carros, mas obviamente ainda consideram o seu uso. Assim, os dois dias em datas seguidas teriam mais força, prolongando o período de celebração e reflexão.

Após o exame por esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a proposta deverá ser apreciada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para em seguida ser remetida ao Plenário desta Casa. O projeto tramita em regime de prioridade.

É o nosso relatório.

II – VOTO DA RELATORA

O projeto de lei, de autoria da Comissão de Legislação Participativa, já recebeu parecer favorável nesta Comissão, apresentado pelo ilustre Deputado Domingos Neto, o qual não chegou a ser apreciado. Em virtude da nossa total concordância com o tratamento dado à matéria pelo nobre Relator que nos antecedeu na análise dessa proposição, resolvemos adotar parte do voto por ele apresentado.

(...)transporte solidário, também conhecido como transporte compartilhado, apresenta-se como outra opção eficaz para a redução do número de veículos particulares circulando nos centros urbanos, reduzindo, dessa forma, os congestionamentos, a emissão de poluentes e de gases de efeito estufa, como o monóxido de carbono (CO) e dióxido de carbono (CO₂).

(...)Não obstante as inúmeras vantagens, o transporte compartilhado ainda não é regulamentado no Brasil. A prática vem crescendo em muitas de nossas cidades, mas a falta de regramento causa muitos problemas, visto que a fiscalização, via de regra, trata o compartilhamento de veículo como se fosse transporte irregular e, por conta disso, pune os adeptos da modalidade.

É oportuna, portanto, a iniciativa em foco, que pretende disciplinar a matéria, criando o "Sistema de Carona Legal", com a finalidade de incentivar o transporte solidário e promover a conscientização acerca do uso social de veículos particulares. A despeito de concordarmos com a iniciativa e de respeitarmos o trabalho feito pelo relator da matéria na Comissão de Legislação Participativa, ao transformar a Sugestão original na presente proposição, entendemos que o texto ainda carece de aperfeiçoamentos.

A primeira delas diz respeito ao nome do sistema a ser criado, denominado "Sistema de Carona Legal – SISCARLEG". Embora na Sugestão original a denominação fosse ainda mais extensa, tendo havido uma tentativa de aprimoramento, entendemos que ainda não se chegou à fórmula mais adequada. Isso porque a expressão "carona legal" não é um termo técnico consolidado, sendo preferível "transporte solidário", que vem sendo mais amplamente empregado, sendo, inclusive, utilizado na denominação do dia comemorativo que se pretende instituir. Outro ponto a ponderar é que a sigla do sistema, pela qual se pretende que ele seja conhecido, é de difícil pronúncia, sem apelo mercadológico para o público.

O parecer à Sugestão original chegou a apontar a expressão "transporte solidário" como a mais adequada, até mesmo por "encontrar maior correlação aos termos empregados no exterior para o mesmo significado", mas não alterou a denominação do sistema a ser criado. Optamos, pois, por fazer o devido ajuste, deixando a denominação "Carona Legal" como uma espécie de

“nome fantasia”, pelo qual o sistema a ser instituído deverá ser conhecido, abolindo a sigla.

É relevante, ainda, deixar claro que o referido sistema deve servir ao transporte individual de passageiros, para que não se confunda com o serviço de transporte coletivo. Para isso, entendemos que só poderão ser cadastrados veículos cuja lotação máxima seja de sete pessoas, incluindo o condutor.

Outra questão que entendemos mal resolvida é o fato de a proposição pretender que o controle do “Carona Legal” seja feito por órgão gestor a ser definido em regulamentação, por meio de site na internet, ao qual caberá “cadastrar todos os veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema” (sem grifo no original). Sabe-se que já existem experiências de transporte solidário realizadas por empresas, universidades e outras entidades, que cadastram alunos ou funcionários para promover o compartilhamento de veículos. Não vemos motivo pelo qual tais iniciativas não possam prosperar, desde que obedecidos os parâmetros gerais indicados em regulamento. Esperar que o Poder Público centralize o cadastramento poderia, até mesmo, obstaculizar a disseminação do sistema.

O mesmo artigo da proposição atribui ao gestor a tarefa de “apoiar eventos educativos, promovendo palestras, seminários, encontros, congressos, e campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário” (sem grifo no original). Novamente, esse nível de centralização nos parece não somente desaconselhável como contraproducente, visto que a promoção de palestras e outras atividades afins pode ser feita por inúmeros agentes, públicos ou privados, interessados na ideia.

Ainda com relação à gestão do sistema pretendido, entendemos que não é apenas uma questão de trânsito, mas de mobilidade urbana, razão pela qual não se pode deixar de prever as interfaces da nova norma legal com a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências.

Finalmente, no substitutivo apresentado também estamos incorporando a emenda adotada pela Comissão de Cultura, que transfere a comemoração do “Dia do Transporte Solidário” para 23 de setembro.

Diante do exposto, convictos de que promover o uso racional do automóvel particular é responsabilidade de todos, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 8.074, de 2014, e da emenda adotada na Comissão de Cultura, na forma do **substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em _____ de 2017.

Deputada RAQUEL MUNIZ
Relatora

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.074, DE 2014

Cria o Sistema de Transporte Solidário em âmbito nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei cria o Sistema de Transporte Solidário, aqui denominado “Carona Legal”, aponta sua forma de gestão e seus objetivos, institui o “Dia do Transporte Solidário”, bem como altera os arts. 24 e 75 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e o art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º Fica criado o Sistema de Transporte Solidário, aqui denominado “Carona Legal”, em âmbito nacional, a ser apoiado pelos órgãos públicos de trânsito, mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades sem fins lucrativos da sociedade civil organizada, visando ao incentivo ao transporte solidário e à conscientização acerca do uso social de veículos particulares.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei define-se “transporte solidário” como aquele realizado sem fins lucrativos, com a utilização de automóveis ou veículos de passeio particulares, cuja lotação máxima não excede 7 (sete) pessoas, incluindo o condutor.

Art. 3º São objetivos do Sistema de Transporte Solidário:

I – sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas;

II – estimular atividades de promoção e apoio ao transporte solidário e conscientizar a população sobre sua importância;

III – chamar a atenção para as questões que levam ao aquecimento global;

IV – diminuir as emissões de monóxido de carbono (CO) e de gás carbônico (CO₂);

V – incentivar a economia compartilhada e a integração social.

Art. 4º A gestão do Sistema de Transporte Solidário será realizada por órgão gestor a ser definido em regulamentação, observado o disposto no inciso I do art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Ao gestor compete:

I – prover a segurança dos usuários e partícipes do Sistema de Transporte Solidário, em parceria com os órgãos e entidades competentes das áreas de mobilidade urbana e de trânsito, a fim de evitar o uso indevido do Sistema;

II – apoiar eventos educativos, a promoção de palestras, seminários, encontros, congressos, assim como campanhas publicitárias, visando à divulgação do transporte solidário.

§ 2º Para efeito do que dispõe o inciso I do § 1º, o gestor deverá manter página na *internet* ou aplicativo para redes móveis com a finalidade de:

I – cadastrar veículos, condutores e passageiros que integrarem o Sistema;

II – prestar informações *on-line* acerca dos destinos abrangidos pelo Sistema, possibilitando amplo acesso a todos os interessados.

§ 3º As atividades de que trata o § 2º poderão, nos termos do regulamento e sob a supervisão do gestor, ser realizadas por órgãos ou entidades, públicas ou privadas, que tiverem interesse em adotar o Sistema de Transporte Solidário.

Art. 5º É instituído o “Dia do Transporte Solidário” a ser anualmente comemorado no dia 23 de setembro.

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de inciso XXII ao art. 24:

“Art. 24.

XXII – apoiar a implantação do Sistema de Transporte Solidário (Carona Legal), em conjunto com órgãos públicos de mobilidade urbana, saúde, educação e meio ambiente, bem assim com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. (NR)”

II – acréscimo de § 3º ao art. 75:

“Art. 75.

§ 3º A programação da Semana Nacional de Trânsito deverá incluir campanhas publicitárias visando à divulgação do transporte solidário, bem como apoiar eventos educativos, palestras, seminários, encontros e congressos com o mesmo objetivo. (NR)”

Art. 7º O art. 18 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 18.

Parágrafo único. No âmbito das atribuições estabelecidas no **caput**, cabe aos órgãos municipais de mobilidade urbana implantar o Sistema de Transporte Solidário (Carona Legal), com o apoio de órgãos públicos de trânsito, saúde, educação e meio ambiente, em parceria com entidades da sociedade civil organizada sem fins lucrativos. (NR)”

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2017.

Deputada RAQUEL MUNIZ
Relatora

2017-13611.docx

PROJETO DE LEI N.º 9.411, DE 2017

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Dispõe sobre a possibilidade da faixa exclusiva para veículos particulares com 4 ou mais passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8074/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta redação ao artigo 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de possibilitar aos condutores de veículos particulares a partir de 4 ocupantes por veículo, de utilizar as faixas exclusivas destinadas ao trânsito.

Art. 2º O artigo 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

“Art.184.....

.....
 §.1º. – os veículos particulares poderão se utilizar das faixas ou pistas denominadas neste artigo, quando contiverem a partir de 4 passageiros no interior do veículo”. (NR)

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa incluir a faixa solidária para os veículos particulares que estejam transportando a partir de 4 passageiros no interior do veículo.

O número de faixas exclusivas para ônibus, taxis, e outros meios de transporte previamente estabelecidos vêm crescendo no Brasil, e assim dando prioridade para o meio de transporte coletivo.

Dessa forma, o veículo particular que também adotar a carona solidária, auxiliando no transporte e evitando o grande número de carros nas pistas brasileiras, deve ter um benefício perante o Código de Transito Brasileiro, podendo utilizar-se da faixa exclusiva.

Essa política é adotada em outros países e inclusive no Estados Unidos da América, pela denominada “pool line”.

Antes da pista exclusiva para ônibus, havia três faixas de rolamento e vagas de estacionamento. Agora, são duas destinadas aos automóveis particulares e uma

apenas para o transporte público.

Portanto, além de continuar com a intenção de reduzir os veículos nas grandes cidades, tem a possibilidade de permitir a aqueles passageiros que se utilizam do veículo particular a utilizar-se da faixa exclusiva contanto que esteja realizando a carona solidária.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 19 de dezembro de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 184. Transitar com o veículo:

I - na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

III - na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa - remoção do veículo. (*Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015*)

Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência:

II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:

Infração - média;

Penalidade - multa.

PROJETO DE LEI N.º 3.374, DE 2021

(Do Sr. Fábio Trad)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “dispõe sobre o Estatuto do Idoso”, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, na qual “institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, a fim de criar o transporte privado individual voluntário, ofertado gratuitamente por meio de amizade ou cortesia, atendendo idosos de baixa renda na locomoção destinada ao tratamento de saúde.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8074/2014.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N° , DE 2021. (Do Sr. Fábio Trad)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “dispõe sobre o Estatuto do Idoso”, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, na qual “institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, a fim de criar o transporte privado individual voluntário, ofertado gratuitamente por meio de amizade ou cortesia, atendendo idosos de baixa renda na locomoção destinada ao tratamento de saúde.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei cria o transporte privado individual voluntário, ofertado gratuitamente por meio de amizade ou cortesia, a fim de atender idosos de baixa renda na locomoção destinada ao tratamento de saúde.

Art. 2º A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescida do art. 42-A:

“Art. 42-A Os Municípios e o Distrito Federal implantarão sistema de transporte privado individual voluntário, ofertado gratuitamente por meio de amizade ou cortesia, nos termos do art. 736 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, a fim de atender idosos de baixa renda na locomoção destinada ao tratamento de saúde.” (NR)

Art. 3º O art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

“Art. 4º

.....



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Trad
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219207354300>



* C D 2 1 9 2 0 7 3 5 4 3 0 0 *

CÂMARA DOS DEPUTADOS



XIV - transporte privado individual voluntário: serviço não remunerado de transporte municipal de passageiros na realização de viagens individualizadas ou compartilhadas para atendimento de idosos de baixa renda na locomoção destinada ao tratamento de saúde.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo criar o transporte privado individual voluntário, ofertado gratuitamente por meio de amizade ou cortesia, a fim de atender idosos de baixa renda na locomoção destinada ao tratamento de saúde. Trata-se de serviço voluntário a ser ofertado no âmbito dos Municípios e do Distrito Federal sem qualquer forma de recebimento de remuneração ou vantagens.

Primeiramente cabe esclarecer que o público alvo dessa proposição é o idoso de baixa renda. Para fins de concessão de Benefício de Prestação Continuada - BPC a Lei nº 8.742, de 1993, comprehende como pessoa idosa de baixa renda àquela na qual a “renda familiar mensal per capita é igual ou inferior a $\frac{1}{4}$ (um quarto) do salário mínimo”. Já o Decreto nº 6.135, de 2007, que “dispõe sobre o Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal”, define família de baixa renda a que possui “renda familiar mensal per capita de até meio salário mínimo ou renda familiar mensal de até três salários mínimos”.

Desse modo, o poder público municipal não terá dificuldades em regulamentar esse modelo de serviço, uma vez que os conceitos de pessoa idosa de baixa renda e de família de baixa renda estão bem fundamentados na legislação. Importante ressaltar que essa proposição não é taxativa tão pouco restritiva, o que torna possível aos municípios ou ao Distrito Federal torná-la mais abrangente, conforme a realidade de cada cidade.

Em segundo, importante destacar o papel do voluntariado nessa proposição. Foi criado em 1970 o Programa dos Voluntários das Nações Unidas (UNV) como um órgão subsidiário das Nações Unidas - ONU. Trata-se de um programa que “promove o Voluntariado para a Paz e o Desenvolvimento, o que



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Trad
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219207354300>



* C D 2 1 9 2 0 7 3 5 4 3 0 0 *

CÂMARA DOS DEPUTADOS



fica abordar o voluntariado em suas várias formas - ajuda mútua, filantropia e campanhas - sempre com o intuito de apoiar iniciativas de desenvolvimento congruentes com a agenda de paz e desenvolvimento da ONU”.

Nesse sentido está alicerçado o “Voluntariado em Ação”. Esse programa está no bojo das ações da Secretaria de Justiça do Distrito Federal visando “integrar, valorizar, reconhecer e estimular ações de voluntariado da cidade, formando e fortalecendo redes solidárias pensando sempre na responsabilidade social em consonância com os objetivos de desenvolvimento sustentáveis da Organização das Nações Unidas”. Logo, funciona como uma rede social conectando perfis de interesse com oportunidades de serviços voluntários.

O Corpo de Bombeiro Militar do Mato Grosso do Sul também tem um programa de voluntariado. Conforme o site da instituição um de seus objetivos é “estender à comunidade conhecimentos básicos nas áreas de prevenção de sinistro, atendimento pré-hospitalar e salvamentos”. Ademais, a exemplo de outros modelos de voluntariado essa proposição possibilita a oferta do serviço de transporte a idosos carentes, sem que haja conflito de interesse entre os serviços de transporte público ou privado remunerados.

Por fim, o poder público municipal pode implantar, inclusive, esse serviço por meio de plataformas digitais próprias ou em parcerias com as já existentes. Seria uma forma democratizar o acesso ao serviço e disseminar o voluntariado.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei, em função da incontestável relevância social em defesa da qualidade de vida das pessoas idosas.

Sala das Sessões, 29 de setembro de 2021.

**Deputado Fábio Trad
PSD/MS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Trad
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219207354300>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS
.....

.....
CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE
.....

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. (*Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013*)

TÍTULO III
DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

- I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;
 - II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;
 - III - em razão de sua condição pessoal.
-
.....

LEI N° 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
PARTE ESPECIAL
.....

LIVRO I
DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....
TÍTULO VI
DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO
.....

CAPÍTULO XIV DO TRANSPORTE

Seção II Do Transporte de Pessoas

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto

ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: 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. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018*)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

LEI N° 8.742, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1993

Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

LEI ORGÂNICA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS

Art. 1º A assistência social, direito do cidadão e dever do Estado, é Política de Seguridade Social não contributiva, que provê os mínimos sociais, realizada através de um conjunto integrado de ações de iniciativa pública e da sociedade, para garantir o atendimento às necessidades básicas.

Art. 2º A assistência social tem por objetivos: (*"Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

I - a proteção social, que visa à garantia da vida, à redução de danos e à prevenção da incidência de riscos, especialmente:

a) a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

b) o amparo às crianças e aos adolescentes carentes;

c) a promoção da integração ao mercado de trabalho;

d) a habilitação e reabilitação das pessoas com deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária; e

e) a garantia de 1 (um) salário-mínimo de benefício mensal à pessoa com deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua família; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

II - a vigilância socioassistencial, que visa a analisar territorialmente a capacidade protetiva das famílias e nela a ocorrência de vulnerabilidades, de ameaças, de vitimizações e danos; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

III - a defesa de direitos, que visa a garantir o pleno acesso aos direitos no conjunto das provisões socioassistenciais; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

IV - (*Revogado pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

V - (*Revogado pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

Parágrafo único. Para o enfrentamento da pobreza, a assistência social realiza-se de forma integrada às políticas setoriais, garantindo mínimos sociais e provimento de condições para atender contingências sociais e promovendo a universalização dos direitos sociais. (*Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

DECRETO N° 6.135, DE 26 DE JUNHO DE 2007

Dispõe sobre o Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VI, alínea "a", da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º O Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal reger-se-á pelas disposições deste Decreto.

Art. 2º O Cadastro Único para Programas Sociais - CadÚnico é instrumento de identificação e caracterização sócio-econômica das famílias brasileiras de baixa renda, a ser obrigatoriamente utilizado para seleção de beneficiários e integração de programas sociais do Governo Federal voltados ao atendimento desse público.

§ 1º A obrigatoriedade de utilização do CadÚnico não se aplica aos programas administrados pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS.

§ 2º (*Revogado pelo Decreto nº 9.462, de 8/8/2018, publicado no DOU de 9/8/2018, em vigor 30 dias após a publicação*)

§ 3º O CadÚnico é constituído por sua base de dados, instrumentos, procedimentos

e sistemas eletrônicos.

Art. 3º Os dados e as informações coletados serão processados na base nacional do CadÚnico, de forma a garantir:

I - a unicidade das informações cadastrais;

II - a integração, por meio do cadastro, dos programas e políticas públicas que o utilizam; e

III - a racionalização do processo de cadastramento pelos diversos órgãos.

Parágrafo único. A fim de que se atinjam os objetivos do *caput*, será atribuído a cada indivíduo cadastrado um número de identificação social, nos termos estabelecidos pelo órgão gestor nacional do CadÚnico.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
