



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023 (Do Sr. Raimundo Santos)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2.003, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de assegurar gratuidade aos maiores de 60 anos nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos e inclui como um dos casos em que a fonte de receita seja a cobrança das multas de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam alterados o caput e o § 3º do art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2.003, e se lhe acrescenta o § 4º, passando a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 39. Aos maiores de 60 anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

.....

§ 3º A legislação local poderá dispor sobre a ampliação da gratuidade prevista no caput deste artigo.

§ 4º A gratuidade prevista no caput será custeada por meio da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito prevista no art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997”. (NR)

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

engenharia de campo, policiamento, fiscalização, renovação de frota circulante, educação de trânsito e em gratuidade à pessoa idosa nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos”. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei propõe reduzir a idade mínima para a gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos de 65 para 60 anos. Isso visa corrigir uma incoerência no Estatuto da Pessoa Idosa, que, embora defina a competência de regular os direitos das pessoas com 60 anos ou mais, preconiza a oferta gratuita apenas a partir dos 65 anos.

Em publicação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) “Estatuto do Idoso: Avanços com Contradições”¹, há ponderações dos inegáveis avanços da norma legal, mas também aborda um importante ponto a ser enfrentado para a efetiva implantação das políticas públicas, a fonte de financiamento.

O texto, de maneira acertada, expressa que “muito embora as leis aprovadas no estatuto signifiquem grandes avanços no sentido de políticas sociais de inclusão dos idosos, não foram estabelecidas prioridades para a sua implementação nem fontes para o seu financiamento. Por isso, os custos de algumas das medidas propostas estão sendo divididos com a sociedade, o que pode ameaçar a solidariedade intergeracional”.

Nesse sentido, propõe-se no projeto ora apresentado que a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos destinada à pessoa idosa tenha como fonte de financiamento a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro. Assim, fica garantido o direito à gratuidade e uma fonte de custeio, de modo a assegurar a sua implementação.

A título de exemplo, em 2022 o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF) arrecadou² R\$ 144 milhões relativos a multas previstas na

1

² Estatuto do Idoso: Avanços com Contradições. Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Ipea, 2013.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



lação de trânsito. Parte desses recursos poderia, satisfatoriamente, ter
tribuído com o custeio do transporte das pessoas idosas.

Diante da relevância da matéria em promover melhorias no atendimento e
na dignidade da pessoa idosa, conto com o apoio dos nobres pares pela
aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 31 de maio de 2023.

Deputado Raimundo Santos
PSD-PA

