

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.

Autor: Comissão de Legislação Participativa

Relator: Deputado **Domingos Neto**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei acima ementado 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 ao 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 integrem 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, 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.

Distribuído inicialmente para a Comissão de Cultura, que examinou a proposta de criação da data comemorativa "Dia do Transporte Solidário", que restou aprovada, mudando-se a data para 23 de setembro, para não coincidir com o "Dia Mundial sem Carro", que é observado em 22 do mesmo mês.

Após o exame por esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria, que tramita em regime de prioridade e deve passar pelo Plenário da Casa, deverá ser apreciada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

As questões relacionadas à conservação do meio ambiente, que incluem o imperativo de redução do chamado "efeito estufa", vêm-se tornando cada vez mais relevantes, à medida que se observam evidências do aquecimento global. Nesse contexto, a emissão de gases tóxicos por veículos automotores preocupa bastante, visto que é uma das maiores fontes de

poluição ambiental e um importante fator de poluição ambiental e de aumento do efeito estufa. Tal cenário tem colocado as medidas de contenção dessas emissões como prioridade para os governos e as sociedades.

Entre essas medidas, destaca-se a priorização do transporte público em relação ao privado e dos meios de transporte não motorizados em relação aos veículos automotores, elencada, pela Lei nº 12.587, de 2012, como uma diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 6º, II). Outra alternativa de ação, já colocada em prática em países europeus e asiáticos, é a cobrança de um tipo de pedágio dos condutores que queiram circular com automóveis particulares nos centros das metrópoles. O 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).

O parecer do Deputado Lincoln Portela, relator da Sugestão nº 134/2014 na Comissão de Legislação Participativa, foi muito bem fundamentado, apontando diversos exemplos de adoção desse sistema de compartilhamento de veículos em outros países. Denominado de “carpool” ou “rideshare”, o mecanismo de compartilhamento é incentivado pelo Parlamento Europeu, como estratégia para facilitar o cumprimento da cota de cada país na redução de emissão de gases do efeito estufa. Além da experiência europeia, a proposição cita casos de adoção do “carpool” nos Estados Unidos e no Canadá.

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 integrem 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.

Outrossim, 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, optamos por aumentar o prazo para a entrada em vigor da nova norma, tendo em vista a necessidade de contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento (art. 8º, da LCP nº 95/1998), bem como para que se tomem as providências cabíveis para sua correta aplicação.

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, na forma do **substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **Domingos Neto**
Relator

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 (CTB), para incluir a implantação do referido Sistema 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 do transporte solidário, entre as ações da Semana Nacional de Trânsito.

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 exceda 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 integrem 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 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de inciso XV 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 3 de janeiro 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 2016.

Deputado **Domingos Neto**
Relator

2016-7715