

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.946-A, DE 2013 **(Do Sr. Gonzaga Patriota)**

Dispõe sobre a proibição de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MAURO LOPES).

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

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:
Parecer do relator
Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º Esta lei proíbe o uso de veículos com motor dianteiro para transporte viário coletivo de passageiros.

Art. 2º Para fins de transporte viário coletivo de passageiros, fica proibido, em todo o território nacional, o emprego de veículos com motor localizado na sua parte dianteira.

§ 1º Os sistemas de transporte coletivo que operam com ônibus não permitirão novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

§ 2º Os veículos com motor dianteiro existentes no sistema de transporte coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

Art. 3º - O Executivo regulamentará a presente lei por ato próprio.

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

JUSTIFICAÇÃO

Engana-se quem pensa que o maior mal a que estão sujeitos os motoristas de ônibus é o stress causado pelo trânsito. Uma pesquisa feita pelo Ministério Público do Distrito Federal mostrou que 45% dos cerca de 15 mil motoristas e cobradores do transporte público da capital federal apresentavam perda auditiva. O motivo é o alto barulho do motor que fica na frente - ao lado do motorista - de 98% dos ônibus que transitam pela cidade.

Além do barulho, o motor tem vibrações e emana muito calor, o que pode prejudicar a saúde dos rodoviários, que ainda enfrentam o barulho do trânsito. Nos últimos 11 anos, quase cinco mil rodoviários pediram licença do trabalho e ficaram mais de dois milhões de dias sem trabalhar devido à perda crescente de audição; alguns até se aposentaram por invalidez.

A exemplo da capital federal, outras cidades estão em alerta para o problema, como Rio de Janeiro, Recife e São Paulo, onde, inclusive, foi aprovado recentemente pela Assembleia Legislativa um projeto de lei que proíbe a aquisição de ônibus com motor dianteiro. Na capital pernambucana, também foram constatados problemas audiológicos em motoristas de ônibus, por meio de um estudo que mostrou que a grande maioria dos coletivos transitava com ruído acima do permitido.

A PAINPSE (Perda Auditiva Induzida por Níveis de Pressão Sonora Elevados) é um mal que pode atingir todos os trabalhadores expostos a sons acima de 80

decibéis, como é o caso dos rodoviários. São comuns os casos de pessoas que desencadearam uma perda auditiva por exposição prolongada ao ruído intenso, por isso é de fundamental importância que haja um controle rígido quanto às medidas preventivas em relação à saúde auditiva.

Sem cuidados preventivos, outros trabalhadores, como guardas de trânsito, funcionários de fábricas, de gráficas, motoboys, músicos, Djs, operadores de britadeira, trabalhadores que atuam em pistas de aeroportos, entre outros, também podem sofrer perda irreversível de audição.

Aqueles que trabalham em indústrias, por exemplo, têm que ser submetidos a exames de audiometria de seis em seis meses e, quando constatada alguma lesão, devem se afastar. Já os músicos que realizam shows apresentam danos à audição com certa frequência, pois o sistema de som pode chegar a mais de 130 decibéis. No caso dos operadores de telemarketing, o uso de fone de ouvido unilateral pode trazer sérios danos para a audição.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), os ruídos são a terceira principal causa de poluição mundial. A entidade registrou um aumento de 15% de surdez entre a população do planeta.

O presente Projeto de Lei pretende estabelecer regra de substituição de ônibus que operam no sistema de transporte coletivo de passageiros em todo o país, que utilizam motor na dianteira, por ônibus com motor na traseira ou central.

O condutor ou motorista de ônibus e o cobrador são das profissões que estão sujeitas às condições penosas e insalubres. Convivendo com o caos no trânsito, com a poluição descontrolada, com a violência que grassa no sistema de transporte coletivo, com jornadas desumanas e com a pressão dos passageiros, estes também sujeitos a todos esses transtornos - o condutor ainda é obrigado a operar veículos em péssimas condições. E uma das causas de maior desconforto para o motorista, o cobrador e os passageiros é a posição do motor - hoje predominantemente localizado à frente do veículo.

A substituição desses veículos previsto neste Projeto de Lei, considerando a copa de 2014 e os jogos olímpicos 2016, é perfeitamente exequível e está em acordo com o ritmo e a necessidade de mudanças profundas no combalido Sistema de Transporte Coletivo por ônibus dos Estados e Municípios brasileiros, que devem se adequar para atender de acordo com os recursos da modernidade, os milhares de passageiros diários e os servidores do sistema de transporte.

Os novos chassis para ônibus contam com motor na traseira. Este conceito traz grandes vantagens para a segurança do veículo, para os passageiros e o motorista e também para as equipes de oficina. O motor traseiro “empurra” o veículo, o que garante melhor estabilidade e rápido retorno à situação de dirigibilidade,

oferecendo mais conforto para o motorista, maior segurança e menor desgaste de pneus.

O motor na traseira também proporciona maior conforto para os passageiros, uma vez que produz menor nível de ruído e menor irradiação térmica no interior do ônibus. As vantagens operacionais ganham destaque na oficina, porque o motor traseiro permite fácil acesso para operações de manutenção e de inspeção diária. Ou seja, não há necessidade de se construir valas específicas no piso da oficina para manutenção e reparos.

Outra vantagem adicional muito importante proporcionada pelos chassis é que o motor está instalado numa posição elevada, o que oferece maior proteção ao componente, especialmente em eventuais situações de inundação. Uma configuração considerada mais robusta e apta a enfrentar terrenos mais rústicos, à qual também é atribuído um menor custo de manutenção, além do custo de aquisição ainda ser mais baixo devido à menor tecnologia agregada, sobretudo nos sistemas de suspensão, mas na prática não supera vantagens de modelos com motor traseiro. Ironicamente, ao considerar modelos com um nível de equipamentos semelhante, um chassi equipado com motor traseiro acaba por ser mais simples de produzir em virtude do sistema de transmissão ser mais compacto, bem como as tubulações de escapamento. A bem da verdade, a maior concentração de peso próxima ao eixo de tração é mais favorável aos ônibus de motor traseiro para enfrentar trajetos mais adversos.

Para o bem estar dos profissionais do transporte urbano, motoristas, cobradores e dos passageiros, proponho este Projeto de Lei, na certeza do apoio dos meus pares nesta Casa das leis e de célere apreciação.

SALA DAS SESSÕES, EM 11 de dezembro de 2013.

DEPUTADO FEDERAL **GONZAGA PATRIOTA** – PSB/PE

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Gonzaga Patriota, pretende proibir o uso de veículos com motor dianteiro para o transporte viário coletivo de passageiros. O PL define que os sistemas de transporte coletivo de passageiros não permitirão novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota. Os veículos com motor dianteiro existentes serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou

central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

O projeto também estabelece que o Poder Executivo deverá regulamentar a lei que se originar do projeto de lei e prevê a entrada em vigor na data de sua publicação.

O autor justifica que o barulho e o calor que emanam do motor instalado na dianteira dos veículos de transporte coletivo prejudica a saúde dos motoristas. De acordo com o Deputado, levantamento do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios mostrou que 45% dos quinze mil motoristas e cobradores de ônibus que atuam na capital federal apresentavam perda auditiva.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a intenção do Deputado Gonzaga Patriota, que ao propor a proibição da operação de veículos com motor dianteiro no sistema de transporte coletivo, manifesta a sua preocupação em melhorar as condições de trabalho dos motoristas e cobradores de ônibus em nosso País.

Não obstante a inquestionável intenção do nobre Deputado, a proposta incorre em alguns equívocos do ponto de vista constitucional, jurídico e operacional que, em nosso entendimento, a tornam inviável. Explicaremos.

De acordo com a distribuição de competências estabelecida pela nossa Carta Magna, compete à União a exploração do transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, conforme o art. 21, XII, "e". Aos Municípios cabe organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo (vide o art. 30, inciso V). Quanto aos Estados, cabe-lhes, a título de competência residual, a prestação do serviço de transporte intermunicipal, nos termos do art. 25 da nossa Lei Maior.

Portanto, a repartição de poderes imposta pela Constituição impede que o legislador federal aprove normas legais sobre o transporte coletivo urbano ou intermunicipal (dentro de um mesmo Estado), pois não pode a União estabelecer regras para as administrações estaduais e municipais, sob pena de

violar o “Pacto Federativo”, instituído pelo *caput* do art. 18 da Constituição Federal. De acordo com esse princípio fundamental da nossa Carta Magna, não é lícito à União, por meio de lei federal, impor obrigações administrativas aos demais Entes da Federação, nem interferir em assuntos que dizem respeito à gestão desses Entes.

Portanto, em regra, a estipulação de características técnicas dos veículos a serem empregados no transporte urbano ou intermunicipal deve ser resolvida no âmbito de cada poder público municipal ou estadual, que recebeu da Constituição da República a competência sobre a prestação do transporte público coletivo na abrangência de seu território. Essa regulação inclui a fixação de tarifas, a eventual concessão de benefícios e a forma como o serviço será prestado (tipo de veículo a ser utilizado em cada linha, idade limite da frota e itens de conforto, entre outros).

Concordamos com essa imposição constitucional, porque, em razão das diferentes realidades dos Estados e Municípios brasileiros, o poder público regional ou local, conforme o caso, reúne as melhores condições para avaliar a situação do transporte público e definir a conveniência de se adotar qualquer medida que possa trazer importantes repercussões para a prestação do serviço de transporte no âmbito de sua jurisdição. Esse é o caso, por exemplo, da cidade de São Paulo, que por meio da Lei Municipal nº 13.542/03, proíbe o uso de ônibus com motor dianteiro, exceto nos casos em que o uso de outros veículos mostrar-se tecnicamente inviável.

É preciso lembrar, contudo, que essa exigência não serviria de forma indistinta a todos os Municípios brasileiros, pois para várias localidades o ônibus com motor dianteiro ainda se mostra como a melhor opção para o transporte coletivo, em virtude do preço mais acessível, da característica de utilização, da topografia, etc. Até mesmo nos médios e grandes centros urbanos a adoção dos veículos de motor traseiro é questionável, pois o preço mais alto desse tipo de veículo poderia provocar um aumento de tarifa para os usuários do sistema, em razão do aumento de custo, tanto de aquisição quanto de manutenção.

Também consideramos imprópria a proibição de motor dianteiro para os veículos de transporte interestadual e internacional de passageiros por meio de lei. Tendo em vista as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – para regular matéria afeta à prestação do serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros, a inserção dos detalhes

de operacionalização do serviço em lei poderia ser considerada injurídica, por usurpar atribuição dada pelo legislador a órgão do Poder Executivo.

O entendimento é que a normatização de práticas operacionais e de especificações técnicas deve ficar restrita ao universo dos atos administrativos normativos (decretos, instruções normativas, resoluções, portarias etc.) que, por suas características, podem ser atualizados com maior agilidade, sem a necessidade de submeter à discussão no âmbito do Poder Legislativo.

Nesse sentido, a ANTT editou a Resolução nº 4.130/13, que dispõe sobre as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Essa norma define, em seu art. 14, que o motor deverá estar localizado no entre-eixo ou na parte traseira dos veículos, permitindo o motor dianteiro, excepcionalmente, quando devidamente justificado.

Diante do exposto, em razão da impossibilidade de se estabelecer regras operacionais para o transporte coletivo urbano e intermunicipal, e da existência de normativo federal para o transporte interestadual e internacional de passageiros, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.946, de 2013.

Sala da Comissão, em 12 de maio de 2015.

Deputado MAURO LOPES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou do Projeto de Lei nº 6.946/2013, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Luiz Carlos Ramos, Luiz Sérgio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton

Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Aureo, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Domingos Neto, Fabiano Horta, Júlia Marinho, Mário Negromonte Jr., Marx Beltrão , Simão Sessim e Zenaide Maia.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO