



PROJETO DE LEI Nº 3.678, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre tubos de escape de ônibus e caminhões.

Autor: Deputado Missionário José Olímpio

Relator: Deputado Alexandre Valle

VOTO EM SEPARADO **(Do Deputado HUGO LEAL)**

I – RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei pretende tornar obrigatório que os tubos de escapamento de ônibus e caminhões sejam direcionados para cima, com saída em nível superior do teto do veículo, conforme normas estabelecidas pelo CONTRAN.

De acordo com o autor os motores movidos a óleo diesel emitem substâncias poluentes e altamente nocivas à saúde, causando danos ao meio ambiente e provocando muitas doenças respiratórias, e que a situação é agravada porque a fumaça é dispersada diretamente sobre pedestres e usuários de veículos menores, quando os veículos maiores são dotados de tubos de escape dispostos horizontalmente.

O relator da matéria propõe a aprovação do projeto de lei, argumentando que efetivamente os cidadãos “continuamente recebem, sobre seus rostos, uma quantidade considerável dessa poluição lançada pelos tubos de escapamento de ônibus ou caminhões, que são localizados, em sua maioria, na parte de baixo desses veículos” e que “se essa poluição fosse lançada para o alto, ela seria naturalmente espalhada na atmosfera, acima das pessoas, permitindo para todos uma respiração menos nociva”.



I – VOTO

Em análise cuidadosa da matéria, não obstante a positiva preocupação tanto do autor quanto do relator, somos forçados a discordar do presente Projeto de Lei.

Conforme parecer do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), que se posiciona contrário à proposta, são “diferentes tipos/projetos de carroceria presentes nos veículos, especialmente do tipo caminhão”, são rápidos “os avanços que normalmente ocorrem no campo das soluções tecnológicas”, bem como o assunto em exame “carece de maiores estudos técnicos e objetivos relacionados à inclusão de mais um tipo de equipamento obrigatório a legislação de trânsito”. Entende o órgão máximo executivo de trânsito da União que essa proposta não está suficientemente fundamentada para que seja criada mais essa obrigação.

Adicione-se a isso o fato de que o PROCONVE – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, criado pelo CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente por meio da Resolução nº 18, de 06 de junho de 1986, fixou prazos e limites máximos de emissões, estabelecendo exigências tecnológicas para os veículos automotores nacionais e importados, obtendo resultados importantes na diminuição da poluição veicular. Desde o início do programa os poluentes regulamentados, para os veículos comerciais, foram reduzidos significativamente. Isto só foi possível pela alta tecnologia aplicada aos produtos, a mesma hoje encontrada nos principais mercados mundiais tais como Europa/EUA/Japão, e especialmente pela melhoria das características do óleo diesel comercial, com destaque para a redução do enxofre de 1800 partes por milhão (ppm) para 10 (ppm).

O autor da proposta em tela também não atentou para o fato que em 1993 foi sancionada a Lei no 8.723/93, dispondo sobre os limites redutivos de emissão poluentes no ar pelos canos de escape, através da adoção de posturas preventivas por parte da indústria automobilística nacional, deixando claro, mais uma vez, da desnecessidade da proposta em tela.

É possível identificar nos veículos em circulação que aqueles que apresentam sistemas de escapamento “agressivos” são bastante antigos e que acarretam incomodo independente do posicionamento do tubo de escape. Os veículos mais novos, além do baixo nível de emissão, têm seus tubos de



CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

escapamento desenhados com ângulos e dimensões adequados que minimizam os efeitos indesejáveis e agressivos.

O uso do escapamento vertical superior traseiro, conforme avaliação do setor de trânsito, não se caracteriza como a melhor solução para todas as aplicações, sendo que em algumas pode trazer transtornos consideráveis. A colocação de escapamento vertical em veículos de pequeno porte (micro-ônibus) pode, por exemplo, direcionar os gases para as janelas dos veículos maiores. Escapamento vertical em corredores urbanos com alto tráfego de ônibus, onde ocorre a formação de comboios, traz desconforto aos motoristas/passageiros dos ônibus que estão em deslocamento imediatamente atrás.

A dificuldade de adequação de escapamento vertical em veículos articulados, com motor dianteiro é significativa. A instalação em ônibus rodoviários pode exigir adaptações em rodoviárias, principalmente aquelas com andar superior o qual poderia receber diretamente o fluxo de escapamento. Veículos que trafegam em corredores com rampas de acesso elevadas deixarão expostos os usuários pela proximidade do tubo de escapamento. E em alguns casos, quando se tem portas dos dois lados dos veículos, fica evidente que a melhor opção pode ser a posição central para o tubo de escapamento.

A aplicação do veículo é decisiva para o posicionamento do tubo de escapamento. Veículos com escapamento vertical podem danificar as árvores quando trafegando em regiões arborizadas. Podem ainda, afetar a carga quando se tratar de carga viva (frangos, porcos, etc) ou perecível (verduras por exemplo). Vale ressaltar que constantemente estão sendo desenvolvidos novos implementos e tecnologias de forma a melhorar a eficácia dos veículos, em especial no que se refere à emissão de poluentes, seja pela determinação legal, seja pela responsabilidade social.

Obrigar um posicionamento único para o tubo de escapamento pode gerar limitações para o desenvolvimento dos produtos, tendo em vista que se congelaria o estágio tecnológico dos tubos de escapamento, ou seja, caso surja alguma tecnologia menos poluidora, as empresas não poderiam aplicar tal recurso. O pleno desenvolvimento dos produtos leva em conta todos estes aspectos e busca obter a otimização de todos eles minimizando os aspectos indesejáveis.

Desta forma deve-se considerar para os veículos com uso predominantemente urbano, onde o problema em geral é ressaltado, a possibilidade de buscar a melhor solução para cada aplicação compatibilizando-a



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

com a aplicação do veículo. Mesmo para ônibus urbano onde já existe uma ampla utilização de escapamento vertical deve-se ressaltar a possibilidade de outros posicionamentos do tubo de escapamento em função das características peculiares de rotas e produtos, tais como corredores, veículos articulados, micro-ônibus, rampas de acesso, posicionamento de portas. etc.

Por fim, vale lembrar que a justificativa do autor do projeto também não se mostra adequada ao estágio tecnológico atual, de maneira que a alteração proposta não ensejará na diminuição de problemas de saúde decorrentes da poluição dos veículos. Ademais, esse tipo de assunto, considerando as constantes atualizações tecnológicas, merece ser tratado no âmbito infralegal, pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com fundamento no disposto no caput e § 1º do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que assim dispõem: *“Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN” e “§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas”*.

Conforme se constata, já temos um arcabouço legal e regulamentar que contempla os objetivos contidos no presente Projeto de Lei. Há de considerar ainda que o CONTRAN já disciplinou a circulação e fiscalização dos veículos com motor a diesel, por meio da Resolução nº 452/2013, a qual encontra-se em plena vigência.

Diante do exposto, apesar de nobre a intenção do autor da matéria, a legislação atual mostra-se em perfeita consonância com os programas de controle de emissão de poluentes veiculares praticados pelo Governo, razão pela qual somos pela rejeição do **PL nº 3.678/2015**, nos termos deste **Voto em Separado**.

Sala da Comissão, em 03 de maio de 2017.

Deputado **HUGO LEAL**
PSB/RJ