

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.678-A, DE 2015

(Do Sr. Missionário José Olímpio)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre tubos de escape de ônibus e caminhões.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes inciso VIII e § 7º:

“Art. 105.

.....
VIII – para ônibus e caminhões, tubo de escape com lançamento de gases direcionado para cima, com saída em nível superior do teto do veículo, conforme normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....
§7º O disposto no inciso VIII do *caput* será exigido para veículos novos, fabricados a partir de 1 (um) ano após a regulamentação do CONTRAN.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Os motores movidos a óleo diesel, utilizados em veículos de grande porte, como ônibus e caminhões, emitem monóxido de carbono, óxido de nitrogênio e enxofre, além da fuligem, que é o resultado da queima parcial do combustível liberando partículas de impurezas e poluindo, assim, a atmosfera.

Essas substâncias, altamente nocivas à saúde são espalhadas principalmente nos grandes centros urbanos e provocam muitas doenças respiratórias. A situação é agravada pela dispersão direta da fumaça sobre os pedestres e usuários de veículos menores, quando os veículos maiores são dotados de tubos de escape dispostos horizontalmente.

Embora o tema não seja novo no Congresso Nacional, até hoje, não está definido, por lei ou mesmo por resolução do Contran, o direcionamento dos tubos de escape desses veículos, com vistas a diminuir esses efeitos nocivos.

O direcionamento para cima, com saída em nível mais elevado que o teto do veículo, certamente melhora as condições de dispersão dos gases na atmosfera, sendo esta a solução já obrigatoriamente adotada em várias cidades, na frota que presta os serviços de transporte coletivo urbano, ou mesmo em alguns países.

Conforme nossa proposta, somente os veículos novos, fabricados após a definição dos detalhes técnicos pelo Contran, deverão ser obrigatoriamente dotados de tubo de escape vertical. Essa condição considera as dificuldades e os custos que a medida implicaria para os veículos já em circulação.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 18 de novembro de 2015.

Deputado MISSIONÁRIO JOSÉ OLÍMPIO

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 IX
DOS VEÍCULOS**

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregados de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarregados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PARECER VENCEDOR
(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”.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei em análise.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

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 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 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**.

Sala da Comissão, em 03 de maio de 2017.

Deputado **HUGO LEAL**
PSB/RJ

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.678/2015, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Hugo Leal.

O parecer do Deputado Alexandre Valle passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Elcione Barbalho, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, José Airton Cirilo, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Remídio Monai, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Juscelino Filho, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Miguel Lombardi, Raquel Muniz e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 3 de maio de 2017.

Deputado **DIEGO ANDRADE**

Presidente em exercício

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO ALEXANDRE VALLE

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em estudo, de autoria do ilustre Deputado Missionário José Olímpio, pretende incluir, no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, o inciso VIII tornando obrigatório o uso de tubo de escape com lançamento de gases direcionado para cima, com saída superior ao teto de ônibus e caminhões, conforme normas estabelecidas pelo CONTRAN. Inclui também, § 7º no mesmo artigo, estipulando que o equipamento proposto só será exigido para veículos novos, fabricados a partir de um ano após a regulamentação da questão pelo CONTRAN.

Nos termos do art. 32, XX, “h” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre *“segurança, política, educação e legislação de trânsito e tráfego”*.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei em análise.

É o relatório.

II - VOTO

O Projeto de Lei nº 3.678, de 2015, de autoria do nobre Deputado Missionário José Olímpio, tem como objetivo reduzir um pouco os efeitos da poluição atmosférica produzida pela emissão de gases de escapamento de ônibus e caminhões. O tubo de escapamento desses veículos é sempre colocado na parte traseira e emite, quando o motor está em funcionamento, fumaça e partículas inaláveis, assim designado um conjunto de poluentes constituído de poeira e materiais sólidos e líquidos que, por serem muito pequenos, ficam suspensos na atmosfera durante algum tempo.

Esses elementos são resultado da queima incompleta de combustível, que contém aditivos, enxofre e outras substâncias, todas elas altamente tóxicas para os pulmões, provocando doenças respiratórias, como

alergias, asma e bronquite, além de irritações nos olhos e na garganta, e contribuindo para reduzir a resistência do organismo às infecções.

Cidadãos andando sobre calçadas no centro de uma cidade de médio ou grande porte 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. Se essa poluição fosse lançada para o alto, ela seria naturalmente espalhada na atmosfera, acima das pessoas, permitindo para todos uma respiração menos nociva.

A proposta em análise pretende, por esse motivo, exigir que todos os novos ônibus, caminhões e veículos dessa natureza sejam obrigados a ter a saída do tubo de escapamento acima do teto, para dispersar melhor os gases na atmosfera e afetar menos os transeuntes.

Obviamente seria muito difícil exigirmos que todos os ônibus e caminhões em circulação fossem obrigados a mudar a localização de seus canos de escape; são milhares de proprietários e essa mudança seria muito dispendiosa para todos. A proposta em andamento é bastante razoável por considerar esse problema e exigir o cano de escape vertical somente os veículos novos, fabricados após a definição dos detalhes técnicos pelo CONTRAN.

Por esse motivo, reconhecendo o mérito da presente proposta, somos pela a **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.678/2015.

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2016

Deputado ALEXANDRE VALLE

FIM DO DOCUMENTO
