



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.788-A, DE 2004

(Do Sr. Ronaldo Vasconcellos)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre tubos de escape de caminhões, ônibus, microônibus e tratores; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição (relator: DEP. ROMEU QUEIROZ).

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 O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

“Art. 105.

.....

VII – para caminhões, ônibus, microônibus e tratores, tubo de escape com lançamento de gases acima do nível mais elevado do veículo, colocado em sua traseira esquerda, conforme normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....”(NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os motores 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.

Até hoje, não está definido, por lei ou resolução, o posicionamento dos tubos de escape desses veículos, com vistas a diminuir esses efeitos nocivos. Alguns países tornaram obrigatório o uso de tubo de escape em posição vertical, e a cidade de São Paulo também adotou essa norma, desde 1953. Essa é a maior cidade da América do Sul, onde circulam cerca de um terço dos veículos existentes no País, e os estudos técnicos feitos por institutos de meio ambiente adotaram procedimentos adaptados às condições e necessidades brasileiras.

Infelizmente, em outros Estados, é permitida a instalação dos tubos de escape na posição horizontal em caminhões, ônibus, microônibus e tratores. A existência de catalizador montado dentro do tubo de escape transforma poluentes em compostos menos prejudiciais, mas reduz a potência do veículo, por isso, nem todos os proprietários e empresas de transporte mantêm os catalizadores em adequadas condições de uso, utilizando-os mesmo quebrados ou desregulados.

Muitas pessoas, nas ruas e avenidas, recebem jatos de fumaça preta exalados dos tubos de escape horizontais, sempre muito quentes, instalados junto aos chassis dos ônibus e caminhões. Durante a hora de pico, esses jatos de fumaça são também lançados em automóveis, obrigando os ocupantes a fecharem as janelas, mesmo durante os dias mais quentes, para continuarem a respirar. Isso é muito comum em quase todas as cidades do Brasil.

O nosso projeto de lei não pretende tornar obrigatória a mudança dos equipamentos já instalados, por questões econômicas, uma vez que os custos podem ser consideráveis para todos os proprietários dos veículos de grande porte em circulação. O que se pretende é fazer com que os novos veículos só possam ser fabricados com tubos de escape verticais, a partir da publicação da lei que pretendemos aprovar.

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

Sala das Sessões, em 15 de junho de 2004.

Deputado Ronaldo Vasconcellos

<p style="text-align: center;">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

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.

§ 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 encarregadores 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.

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.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei sob análise, de autoria do ilustre Deputado Ronaldo Vasconcellos, tem por objetivo acrescentar entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, previstos no art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, tubo de escape com lançamento de gases acima do nível mais elevado do veículo, localizado na parte

traseira esquerda do mesmo, com demais especificações estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Argumenta o Autor, na justificção da proposta, que os motores movidos a óleo diesel são responsáveis pela emissão de partículas altamente nocivas à saúde humana, provocando, especialmente em grandes centros urbanos, muitas doenças respiratórias. Alega ainda que com o lançamento dos gases do escapamento em nível superior ao dos veículos, tais efeitos seriam reduzidos, devido ao fato de os jatos de fumaça não serem mais expelidos diretamente nas pessoas, bem como a uma melhor dispersão das partículas na atmosfera, obtida com esse sistema.

Por fim, o Autor justifica que alguns países já tornaram obrigatório o uso de tubo de escape na posição vertical, bem como a cidade de São Paulo, detentora da maior frota de veículos do País, que adotou essa norma desde 1953.

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, manifestar-se sobre matéria referente a legislação de trânsito e transporte, no que concerne ao seu mérito. Posteriormente, a proposta deverá ser submetida ao crivo da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao PL nesta Câmara Técnica.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa de se disciplinar a localização do escapamento dos veículos automotores não é nova, sendo que o tema tem sido recorrente neste Parlamento há mais de 30 anos. Não sem razão a existência de tantas proposições nesse sentido, pois o problema da poluição veicular é grave, especialmente em corredores de tráfego e áreas centrais de grandes cidades, densamente povoadas.

Reconhecemos, portanto, a nobre intenção do Autor do projeto, que demonstra elevada preocupação com a saúde e com o bem-estar públicos. Tecnicamente, no entanto, há que se refletir sobre alguns pontos positivos e negativos da proposta, para evitarmos que um possível benefício em uma área traga prejuízos até maiores em outras.

Inicialmente, concordamos que em boa parte das situações o posicionamento vertical do tubo de descarga dos veículos proporciona uma melhor dispersão dos gases e partículas na atmosfera. Em outros casos, porém, essa situação pode ser causadora de transtornos até maiores, como os que relatamos a seguir.

Para os caminhões, por exemplo, há situações de transporte de produtos inflamáveis, onde as regras de segurança desaconselham a posição vertical do escapamento, até pelo risco de faíscas que podem facilitar uma combustão. Também há casos de transporte de cargas *in natura* para consumo humano, como hortaliças, ou de carga viva, como frangos e porcos, que podem ser inviabilizados pelo uso do escapamento vertical.

Já no caso dos ônibus, existem problemas técnicos de posicionamento a serem superados, especialmente no caso de veículos articulados com motor dianteiro. Há ainda a questão da escolha do lado do tubo de escape, visto que é cada vez mais comum a existência de corredores e estações onde o embarque e desembarque pode ser feito pelos dois lados do veículo, situação em que seria mais adequado um posicionamento central do tubo.

Para os microônibus, o uso do tubo na vertical pode ocasionar a descarga dos gases ao nível da janela de veículos maiores e, especialmente para os tratores, a obrigatoriedade de fixação do escapamento em um local único pode inviabilizar diversas aplicações para as quais o veículo poderia ser usado, especialmente na agricultura.

Cabe lembrar que, praticamente em todos os casos, ocorreria um prolongamento na extensão do tubo, o que certamente altera as condições de funcionamento dos motores devido à maior contrapressão resultante do processo de expulsão dos gases, demandando, assim, alterações adicionais para que sejam mantidos os níveis adequados de temperatura e de trabalho dos motores.

Como se vê, são muitos os fatores que devem ser considerados antes de se determinar uma forma única de instalação dos tubos de escape para os caminhões, ônibus, microônibus e tratores. Pode-se observar que o legislador tomou esse cuidado ao elaborar o CTB, fazendo constar no art. 105 apenas alguns poucos equipamentos obrigatórios, e remetendo as demais obrigatoriedades à regulamentação do CONTRAN.

Concordamos com essa delegação, pois o CONTRAN, com o auxílio das câmaras técnicas e dos estudos promovidos pelo DENATRAN, poderá oferecer soluções mais adequadas, e personalizadas para as diversas situações existentes. Além disso, entendemos que essa forma de legislação complementar possui maior flexibilidade que o texto de lei, sendo mais recomendável para a regulação de assuntos estritamente técnicos.

Por fim, mas não menos importante, temos o fato de a mudança na geometria do escapamento não interferir em nada no tipo e na quantidade de poluentes emitidos pelo veículo. A redução nos níveis desses gases e partículas, que julgamos essencial, já vem sendo obtida ano a ano, por meio da implementação de etapas cada vez mais restritivas do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE.

Na atualidade, os veículos comerciais produzidos no Brasil já são bem menos poluentes que os de alguns anos atrás, e também já possuem soluções de escapamentos muitíssimo menos agressivas que as dos veículos mais antigos. Além disso, nos casos em que o uso do tubo de escape vertical for o mais indicado para as condições de operação do veículo, nada impede que este seja adotado, como o é em boa parte da frota de grandes cidades brasileiras, mesmo não existindo a obrigatoriedade legal.

Diante do exposto, em que pese a valorosa intenção do Autor da matéria, por julgarmos que a generalização proposta é tecnicamente inviável e o tema não deve ser tratado em texto de lei, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.788, de 2004, no que concerne ao seu mérito.

Sala da Comissão, em 18 de fevereiro de 2005.

-
- Deputado ROMEU QUEIROZ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.788/04, nos termos do parecer do relator, Deputado Romeu Queiroz.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Nelson Bornier - Vice-Presidente, Affonso Camargo, Beto Albuquerque, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Edinho Bez, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Giacobbo, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mauro Lopes, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Vittorio Mediolli, Wellington Roberto, Carlos Dunga, Jurandir Boia, Oliveira Filho e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 13 de abril de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

FIM DO DOCUMENTO