

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 3.324, DE 2004**

Dispõe sobre a proibição de se lacrar as janelas dos veículos de transporte coletivo terrestre de passageiros e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JOÃO PAULO GOMES

**Relator:** Deputado FRANCISCO APPIO

## **I - RELATÓRIO**

Vem para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 3.324, de 2004, proposto pelo Deputado João Paulo Gomes da Silva.

A iniciativa visa a proibir que as janelas dos veículos de transporte coletivo terrestre de passageiros sejam travadas, impedindo seu manuseio pelos ocupantes do automotor.

De acordo com o projeto, o desrespeito àquela proibição sujeita o condutor do veículo à multa de valor correspondente a mil reais, penalidade que também será aplicada ao proprietário do veículo, quando este não for o condutor.

Justificando a propositura, o autor afirma que virou moda no País lacrar as janelas dos ônibus e vans, com o intuito de melhorar a performance do sistema de ar condicionado desses veículos. Lembra, todavia, que o ambiente fechado dos veículos favorece o aparecimento de fungos, prejudiciais à saúde dos passageiros, e, ainda, que o travamento das janelas

impede a fuga dos usuários no caso de acidentes, especialmente quando o veículo cai na água ou é incendiado.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas à iniciativa.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Código de Trânsito Brasileiro, art. 105, § 1º, estatui que é competência do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - disciplinar o uso de equipamentos obrigatórios dos veículos e determinar suas especificações técnicas. Corroborando essa determinação, o art. 19, XXV, firma que o órgão executivo de trânsito da União - DENATRAN - é responsável por elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos.

Consoante tais prescrições, encontra-se em vigor a Resolução CONTRAN nº 811, de 1996, que estabelece requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros (ônibus e microônibus), a qual, em seu art. 3º, fixa:

*“§ 4º Os veículos de uso rodoviário utilizados no transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional poderão utilizar **janelas de vidro fixo e/ou inteiriço**. Nesses veículos ocasionalmente, poderá ser substituído o mecanismo de abertura das janelas de emergência por dispositivo tipo martelo em número mínimo de 6 (seis) para os ônibus e 4 (quatro) para os microônibus, mantido em caixa violável, apresentando as características construtivas conforme Anexo IV.”*

Na mesma linha, também vige norma do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO - Resolução nº 1, de janeiro de 1993, que estabelece o Regulamento Técnico de Carroçaria de Ônibus Urbano - Padronização, cujo teor não obriga a adoção de

um determinado tipo de janela, apenas dizendo, em seu item 14.2, que:

*“As janelas laterais podem ser construídas, tendo uma vidraça fixa inferior (bandeira) e outra móvel superior, capaz de deslizar em caixilho próprio, e/ou possuir os quatro vidros móveis.”*

Por fim, o Regulamento Técnico do MERCOSUL nº 19, de 2002, aplicável aos Estados Parte, em seu item 9, dispõe:

*“Os painéis laterais da carroceria e as partes superiores das portas (de entrada, saída e de emergência), nos veículos, deverão estar dotadas de janelas localizadas na área das poltronas.*

*Se entenderá por “janela lateral” a toda superfície de vidro, **fixo ou móvel**, fixada a um suporte que sirva de coluna à mesma, posicionada nas laterais do veículo entre o peitoril da lateral e seu frechal ou união do teto com a lateral.”*

Como se pode perceber, são todas normas técnicas que regem a matéria, muito prudentemente tendo se esquivado o legislador federal de entrar em minúcias quanto às características das partes, equipamentos e processos relacionados a produto industrial, caso dos veículos automotores, e, mais especificamente, dos ônibus. De fato, a evolução tecnológica e do conhecimento automotivos obrigam a que as normas aplicáveis ao setor sejam facilmente adaptáveis, a fim de evitar que os produtos tornem-se obsoletos ou sua fabricação passe a ser antieconômica.

A par disso, cumpre lembrar ainda dois aspectos que estariam a repelir a idéia de se estatuir em lei determinada característica técnica dos ônibus.

O primeiro refere-se às exigências previstas em editais e contratos de concessão de transporte de passageiros, que obrigatoriamente especificam as características dos veículos que devem ser postos a operar. A modificação dessas especificações, por força de lei, obrigaria revisão de todos os contratos e ajustamento para compensar os exploradores pela mudança exigida, quando esta for possível, diga-se.

O segundo diz respeito aos meandros do comércio internacional. Cumpre destacar que o Brasil exporta cerca de 30% de sua produção de ônibus, atividade que pode ser dificultada caso as características dos ônibus aqui fabricados passem a diferir do padrão adotado em outros países. Inversamente, outros países podem argumentar que a fixação de uma exigência estranha à comunidade internacional pode representar uma "barreira técnica" às exportações de ônibus para o Brasil.

**Assim, no que compete a esta Comissão examinar, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.324, de 2004.**

Sala da Comissão, em                      de                      de 2005.

Deputado FRANCISCO APPIO  
Relator