



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 3.324-A, DE 2004**

**(Do Sr. João Paulo Gomes da Silva)**

Dispõe sobre a proibição de se lacrar as janelas dos veículos de transportes coletivo terrestre de passageiros e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. FRANCISCO APPIO).

## **DESPACHO:**

**ÀS COMISSÕES DE:**

**VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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

## **APRECIÇÃO:**

**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 do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos empregados no transporte coletivo terrestre de passageiros, que disponham ou não de serviço de calefação interna, ficam impedidos de trafegar com as janelas travadas, seja qual for o processo utilizado no travamento.

Parágrafo único - As janelas, a que se refere o "caput" deste artigo devem estar em condições de serem facilmente operadas pelos passageiros respectivos, sem a necessidade da utilização de qualquer ferramenta ou instrumento.

Art. 2º- A não observância desta lei sujeita o condutor do veículo à multa no valor de R\$1.000,00 (hum mil reais).

Parágrafo único - Se o proprietário do veículo for pessoa diversa daquela que o esteja conduzindo, será ela também penalizada com a mesma multa.

Art. 3º- Esta lei entra em vigor 60(sessenta) dias após a sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Tomou-se moda no Brasil o travamento das janelas nos veículos de Transportes Coletivo. A explicação é sempre a existência do ar condicionado. A janela aberta neutraliza o desempenho do aparelho de calefação, podendo resultar danos a ele, devendo portanto ficar sempre lacrada.

Ora, que fica evidente é que com o travamento a janela perde a sua principal função: não pode ser aberta pelo passageiro. Sem se falar que isto transforma os ônibus e vans em verdadeiras INCUBADORAS DE FUNGOS, extremamente prejudiciais a saúde dos passageiros; quando ocorre um acidente com água ou com fogo os passageiros não têm como escapar, sendo ceifadas muitas vidas, conforme se viu recentemente no Brasil.

Sala das Sessões, em 06 de abril de 2004.

Deputado JOÃO PAULO GOMES DA SILVA

## **PUBLICAÇÃO DO PARECER DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **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 13 de setembro de 2005.

**Deputado FRANCISCO APPIO**

Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.324/04, nos termos do parecer do relator, Deputado Francisco Appio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Homero Barreto - Vice-Presidente, Ary Kara, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Giacobbo, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Vittorio Mediolli, Wellington Roberto, João Tota, Marcello Siqueira, Marcelo Teixeira, Oliveira Filho, Pedro Chaves e Silvio Torres.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR  
Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------