**COMISSÃO DE TRANSPORTE,**
**TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

**PROJETO DE LEI N° 789/2013**

**AUTOR :** VEREADOR LUIS CARLOS SUICA

**EMENTA:** "DISPÕE SOBRE A PROIBIÇÃO DE NOVAS AQUISIÇÕES DE ÔNIBUS COM MOTOR DIANTEIRO PARA OPERAR NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE SALVADOR".

ESTUDO TÉCNICO

O projeto de lei epigrafado alvitra que o Sistema de Transporte Coletivo Municipal por Ônibus de Salvador não permita às concessionárias novas aquisições de veículos com motor dianteiro para a frota de transporte coletivo.

O projeto *supra* conjectura que, caso a concessionária verifique não ser tecnicamente adequado veículos de transporte coletivo por ônibus operarem com motor traseiro ou central, apresente demonstrativo. Este será acompanhado de laudo técnico elaborado por preposto da SEMUT – Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte, possibilitando aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro.

A proposição legislativa prevê que a substituição gradativa, no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, dos veículos que tenham motor dianteiro por ônibus com motor traseiro ou central. Tal modificação paulatina deverá observar: o limite de idade média da frota para operação, a legislação e o contrato de concessão vigentes.

A propositura assevera que, após entrada em vigor na data de publicação, o Poder Executivo Municipal regulamentará essa lei.

As principais justificativas da proposição legislativa são: o desconforto causado ao motorista, cobrador e aos passageiros e as péssimas condições dos ônibus operados. Sobretudo, pela localização predominante do motor em sua parte frontal e do mesmo lado do motorista.

Os §§§ 1º , 2º e 4º do art. 2º do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador estabelecem:

- ✓ a função de fiscalização e controle da Câmara Municipal é de caráter político-administrativo e se exerce sobre os Atos do Prefeito, de seus Auxiliares diretos, dos Vereadores e da Comissão executiva da Câmara;
- ✓ a função de assessoramento consiste em sugerir, mediante indicações, medidas de interesse público ao Executivo e a outros poderes;

- ✓ a Câmara exercerá suas funções, com independência e isonomia, em relação ao Executivo, deliberando sobre as matérias de sua competência, na forma da Lei Orgânica do Município.

O Código de Trânsito Brasileiro conceitua o seguinte em seu Anexo I – Conceitos e Definições:

- ✓ fiscalização, ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código;
- ✓ licenciamento, procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).
- ✓ capacidade máxima de tração, o máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão;
- ✓ ônibus, trata-se de um veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, transporte número menor em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes;
- ✓ lotação, carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou em número de pessoas, para os veículos de passageiros.

O engenheiro civil e urbanista CELSON FERRARI define poluição do meio ambiente com base na presença de ruído em nível superior ao máximo admitido pela legislação vigente para determinada 'zona de uso do solo urbano'. Ou simplesmente, para qualquer parte da zona urbana, ou ainda, quando o ruído exceder, em nível de pressão, os valores estabelecidos para o exercício de uma atividade que necessite de limites máximos toleráveis.

Medidor de nível sonoro, segundo CELSON FERRARI, é um aparelho destinado a medir a pressão acústica, ou seja, pressão exercida pela onda sonora sobre um anteparo, em três diferentes escalas de frequência: A, B e C. O nível de pressão de um som ou ruído pode ser medido em qualquer das três escalas: A, B e C, indicando-se seu resultado assim: dB(A), dB(B) ou dB(C), que se leem, respectivamente, decibel em escala A, decibel em escala B e decibel em escala C. As escalas A e B destinam-se a corrigir as leituras feitas em C, levando-se em conta os fatores psicológicos da audição humana (Lei de Weber-Fechner). Medidor de nível sonoro é o mesmo que sonômetro e decibelímetro.

De acordo com CELSON FERRARI e o parágrafo 1º do art. 32 do ESTATUTO DA CIDADE, operação urbana consorciada é o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar

transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental em uma área.

A Lei Estadual nº 5.893/1990, publicada em 27/07/1990, que regulamenta a assistência técnica a outros Municípios e dá outras providências, acrescenta:

> Art. 1º - A assistência técnica aos Municípios, previstas no artigo 10 da Constituição Estadual, será garantida pela instituição e funcionamento do Sistema Estadual de Cooperação Técnica com Municípios - SECOM, na forma definida nesta Lei.
>
> Art. 2º - Compõem o SECOM os seguintes órgãos e entidades da estrutura administrativa estadual:
>
> I - Fundação Centro de Projetos e Estudos - CPE;
>
> II - Centro de Estatísticas e Informações - CEI;
>
> III - Coordenação de Assuntos Municipais;
>
> Art. 3º - As competências dos integrantes do SECOM, quando solicitadas pelos Municípios, serão as seguintes:
>
> I - CPE
>
> a) elaborar planos de desenvolvimento municipal, abrangendo as áreas urbana e rural;
>
> b) elaborar projetos executivos de equipamentos públicos;
>
> d) preparar pleitos para captação de recursos junto a órgãos públicos ou organismos financeiros destinados às atividades públicas municipais;
>
> e) desempenhar outras atividades correlatas.
>
> Art. 4º. As entidades e órgãos competentes do SECOM, articular-se-ão, entre si para troca de informações, acompanhamento e avaliação dos planos e projetos setoriais, com vistas a permanente atualização e compatibilização das ações.

O Instituto de Tecnologia Social - ITS BRASIL**, f**undado em 04 de Julho de 2001, é uma associação de direito privado, qualificada como OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) conforme Lei Federal nº 9.790/99 e publicação no Diário Oficial da União, n° 209 – Ministério da Justiça - Seção 1, de 28 de outubro de 2002. O ITS BRASIL tem como principal missão:

> *"*Promover a geração, o desenvolvimento e o aproveitamento de tecnologias voltadas para o interesse social e reunir as condições de mobilização do conhecimento, a fim de que se atendam as demandas da população*".*

A Norma ABNT NBR ISO 14.813-1:2011 provê uma definição dos serviços primários e áreas de aplicação que podem ser providos aos Usuários dos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

Em suas atividades, o ITS BRASIL busca contribuir para a construção de "pontes" eficazes das demandas e necessidades da população com a produção de conhecimento do país, qualquer que seja o lugar onde é produzido - instituições de pesquisa e ensino, ONGs, movimentos populares, poderes público e privado.

Desde sua fundação, o ITS BRASIL vem trabalhando pela ampliação do acesso ao sistema nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) e, especialmente, para afirmar o papel das organizações da sociedade civil como produtoras de conhecimento, articulando essas instituições em torno de uma cultura da Ciência, Tecnologia e Inovação comprometida com o fortalecimento da cidadania e a inclusão social.

A Lei Federal nº 9.933/1999 dispõe sobre as competências do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial e do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial.

Assim define a Lei Federal nº 9.933/1999:

> Art. 2º O Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Conmetro, órgão colegiado da estrutura do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, criado pela Lei nº 5.966, de 11 de dezembro de 1973, é competente para expedir atos normativos e regulamentos técnicos, nos campos da Metrologia e da Avaliação da Conformidade de produtos, de processos e de serviços.
>
> § 2º Os regulamentos técnicos deverão considerar, quando couber, o conteúdo das normas técnicas adotadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas.
>
> Art. 4º O Inmetro poderá delegar a execução de atividades de sua competência.
>
> Art. 6º É assegurado ao agente público fiscalizador do Inmetro ou do órgão ou entidade com competência delegada, no exercício das atribuições de verificação, supervisão e fiscalização, o livre acesso ao estabelecimento ou local de produção, armazenamento, transporte, exposição e comercialização de bens, produtos e serviços, caracterizando-se embaraço, punível na forma da lei, qualquer dificuldade oposta à consecução desses objetivos. (Redação dada pela Lei nº 12.545, de 2011).

A Resolução Federal nº 01/93 do CONMETRO – Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, estabelece o Regulamento Técnico de Carroçaria de Ônibus Urbano – Padronização.

Para fins de homologação junto ao DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e obtenção do código marca modelo-versão necessário ao registro, licenciamento e emplacamento, o art. 1º da Resolução CONTRAN nº 316, de 08 de maio de 2009, afirma que os ônibus novos, de fabricação nacional e estrangeira, destinados ao transporte coletivo de passageiros, devem atender às exigências estabelecidas na presente Resolução.

O inciso II do art. 4º da Resolução CONTRAN nº 316/2009 afirma que os ônibus deverão atender aos requisitos construtivos previstos pelas Resoluções CONMETRO nº 06/08 e 01/09, ou regulamentação que vier substituí-las.

O art. 5º da Resolução nº 316/2009 do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, determina que os ônibus atendam integralmente os requisitos de emissões de gases e de ruído estabelecidos pelo CONAMA.

O art. 8º da Resolução nº 316/2009 do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, afirma que os ônibus deverão atender integralmente os requisitos da relação potência-peso estabelecidos pelo INMETRO.

O art. 10 da Resolução nº 316/2009 do Conselho Nacional de Trânsito considera que os chassis novos, dotados de motor traseiro ou central, destinados para a fabricação de ônibus, de aplicação rodoviária, fabricados a partir de janeiro de 2012, deverão possuir um sensor de temperatura contra incêndio disposto no compartimento do motor com a finalidade de alertar o condutor sobre o princípio de incêndio, mediante sinal visual e sonoro disposto na cabine do condutor.

Os Anexos da Resolução CONTRAN nº 316/2009 estabelecem:

- ✓ ônibus simples é constituído por uma única unidade rígida, com motor próprio e solidário e o compartimento de passageiros situado em um piso único;
- ✓ ônibus articulado é constituído por duas unidades rígidas, devidamente acopladas, que permitam comunicação entre elas. Pelo menos uma (1) unidade deverá estar dotada de tração;
- ✓ ônibus biarticulado é constituído por três unidades rígidas, devidamente acopladas, que permitam comunicação entre elas. Pelo menos uma (1) unidade deverá estar dotada de tração;
- ✓ ônibus urbano destina-se ao transporte coletivo de passageiros em centros urbanos, com assentos para passageiros e provisão para passageiros em pé conforme o tipo de serviço;
- ✓ o veículo urbano pode possuir versões distintas para diferentes tipos de operação e serviço oferecido;
- ✓ ônibus com Peso Bruto Total maior ou igual a oito toneladas está enquadrado como leve, portanto, miniônibus;
- ✓ ônibus com Peso Bruto Total maior ou igual a dez toneladas está enquadrado como médio, logo, miniônibus;
- ✓ ônibus com Peso Bruto Total maior ou igual a dezesseis toneladas está enquadrado como ônibus pesado;
- ✓ ônibus com Peso Bruto Total maior que dezesseis toneladas está enquadrado como ônibus extra pesado, ou seja, articulado ou biarticulado;
- ✓ a estrutura da carroçaria poderá ser constituída de perfis metálicos ou qualquer outro material que ofereça resultado similar quanto a sua resistência e segurança;

- ✓ ônibus destinados ao transporte coletivo urbano de passageiros e de transporte de escolares ficam excluídos dos requisitos dimensionais e métodos de ensaio para verificação em ônibus de aplicação rodoviária e intermunicipal equipados com motor dianteiro que tenham Peso Bruto Total igual ou maior que catorze toneladas;
- ✓ o Anexo I define os critérios de identificação das carroçarias dos ônibus;
- ✓ o código de Identificação do Fabricante da Carroçaria será determinado pelo Departamento Nacional de Trânsito, não devendo ser concedida a qualquer outro fabricante, pelo menos durante trinta anos após o mesmo ter sido usado pela última vez.

O Anexo I da Lei Municipal nº 8.167/2012, publicada em 17/01/2012, que dispõe sobre a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município de e dá outras providências, conceitua:

- ✓ atividade, para os efeitos desta Lei, toda ação ou manifestação humanas, da iniciativa de agentes públicos ou particulares, que estejam voltadas para a residência, a produção de bens e mercadorias, a comercialização, a prestação de serviços, a modificação do meio ambiente, a difusão e a consolidação de ideias, princípios e culturas, etc.;
- ✓ atividades de serviços, as atividades econômicas que têm como função específica a prestação de serviços de qualquer natureza;
- ✓ atividades institucionais, as atividades de natureza variada, cujo objetivo maior é a prestação de serviços públicos e privados de interesse social.

A Lei Municipal nº 7.899, publicada no Diário Oficial Municipal de 14/10/2010, afirma em art. 1º que a proibição em perturbar o sossego e o bem estar público com sons excessivos, vibrações ou ruídos incômodos de qualquer natureza, produzidos de qualquer forma, que ultrapassam o limite estabelecido em lei. Contudo, em nenhuma de suas três a quatro alíneas, a instalação de limitadores de sons e ruídos para efetivação do disposto nesta Lei não abrange transporte coletivo por ônibus.

- ✓ O parágrafo único do art. 1º da Lei Municipal nº 7.899/2010 confirma que para liberação e/ou renovação de alvarás e licenciamentos é requisito necessário a instalação do aparelho mencionado no artigo.
- ✓ O art. 3º da Lei Municipal nº 7.899/2010 confere à SUCOM – Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso do Solo do Município, estabelecer programa de controle de ruídos urbanos, fiscalizar e controlar as fontes de poluição sonora e organizar serviço de atendimento ao cidadão, de modo a atender às demandas de reclamações contra excessos de ruídos ou sons, adotando o procedimento administrativo e judicial necessário para coibi-lo.
- ✓ Apesar do art. 4º da Lei Municipal nº 7.899/2010 especificar as penalidades às quais pessoas físicas e jurídicas ficam sujeitas, o art. 5º confere ao agente público decidir pela sanção mais adequada à situação.

O art. 3º da Lei Municipal nº 8.293/2012, publicada no Diário Oficial Municipal de 18/05/2012, define prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de sua publicação, em 16/05/2012, para as empresas de transporte público, autorizadas a operar no Município, cumprirem esta Lei.

A Lei Municipal nº 3.377, publicada em 23/07/1984, que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador e dá outras providências, determina:

> Art. 55. Para efetivo controle do uso e da ocupação do solo e manutenção em estado de permanente atualização dos registros municipais, inclusive no que se refere aos cadastros técnicos, serão comunicados aos setores competentes da Prefeitura:
>
> I. qualquer concessão de licença para realização de atividades;
> II. a substituição, ampliação, agregação de nova ou encerramento de qualquer atividade em desenvolvimento.
>
> Art. 56. Para fiscalização das atividades exercidas e da observância das restrições estabelecidas nesta Lei, o Executivo Municipal incumbirá os órgãos competentes.
>
> Art. 57. Os infratores das disposições desta Lei no que se refere a atividades ficam sujeitos às seguintes sanções:
>
> I. advertência,
> II. multa, graduada, proporcionalmente,
> III. interdição, temporária ou definitiva da atividade,
>
> Parágrafo 1º. As sanções previstas nos incisos I, II e III deste artigo, serão aplicadas pelo Executivo Municipal, através do órgão competente, nos termos desta Lei.
>
> Parágrafo 2º. A penalidade de interdição temporária ou definitiva poderá implicar, respectivamente, na suspensão ou cassação da licença municipal para a realização da atividade.
>
> Parágrafo 3º. Ato do Executivo Municipal regulamentará a aplicação das penalidades previstas neste Artigo.

No que tangencia poluição sonora, a Legislação Municipal de Salvador possui, recentemente, a seguinte estrutura:

- ✓ Lei Municipal nº 5.050, sancionada em 22/08/1995, que dispõe sobre medidas de combate à poluição sonora e dá outras providências. Foi revogada pela Lei Municipal nº 5.354/1998;

- ✓ Decreto Municipal nº 11.187, publicado no Diário Oficial Municipal em 21/11/1995, que regulamenta a Lei Municipal nº 5.050/1995. A última dispõe sobre medidas de combate à poluição sonora e dá outras providências;
- ✓ Lei Municipal nº 5.354, publicada no Diário Oficial Municipal em 29/01/1998, que dispõe sobre sons urbanos, fixa níveis e horários em que será permitida sua emissão, cria a licença para utilização sonora e dá outras providências;
- ✓ Lei Municipal nº 5.909, publicada no Diário Oficial Municipal em 26/01/2001, modificando dispositivo da Lei nº 5.354/1998;
- ✓ Lei Municipal nº 7.899, publicada no Diário Oficial Municipal de 15/10/2010, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de limitadores de sons e ruídos, produzidos por automóveis ou imóveis de qualquer natureza;
- ✓ Lei Municipal nº 8.293/2012, publicada no Diário Oficial Municipal de 18/05/2012, cuja ementa proíbe a utilização de aparelhos de som e similares nos veículos do sistema de transporte público municipal de Salvador;
- ✓ Decreto Municipal nº 24.544, publicado em 10/12/2013, que dispõe sobre o nível de emissão sonora relativo aos eventos realizados na Arena Fonte Nova.

O parágrafo único do art. 1º da Lei Municipal nº 5.354/1998 estabelece que, para os efeitos desta Lei, considera-se som ou ruído toda e qualquer vibração acústica capaz de provocar sensações auditivas.

O art. 1º da Lei Municipal nº 5.050/1995 decreta que a emissão de sons e ruídos decorrentes de qualquer atividade desenvolvida no Município obedecerá aos padrões estabelecidos por esta Lei, objetivando garantir a saúde, a segurança, o sossego e o bem-estar público.

O art. 2º da Lei Municipal nº 5.354/1998 estabelece que os níveis de sons e ruídos serão medidos por aparelho medidor de nível de som – decibelímetro, observando-se o disposto na Norma NBR 10.151 da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), ou das que lhe suceder e utilizando sempre a curva de ponderação A do respectivo aparelho.

Os artigos 3º, 15, 16, 17, 23, 25 e 26 da Lei Municipal nº 5.354/1998 determinam:

> Art. 3º. Para os efeitos desta Lei, os níveis máximos de sons e ruídos, de qualquer fonte emissora e natureza, em empreendimentos ou atividades residenciais, comerciais, de serviços, institucionais, industriais ou especiais, públicas ou privadas, assim como em veículos automotores são de:
>
> I. 60 dB (sessenta decibéis), no período compreendido entre 22:00 e 7:00 hs;
> II. 70 dB (setenta decibéis), no período compreendido entre 7:00 e 22:00 hs.

> Art. 15. Verificada a infração a qualquer dispositivo estabelecido nesta Lei, o órgão competente da Prefeitura, independentemente de outras sanções cabíveis, aplicará as penalidades seguintes:
>
> a) Notificação;
> b) Auto de infração;
> c) Embargo do uso da fonte de som;
> d) Apreensão da fonte de som;
> e) Embargo do estabelecimento;
> f) Interdição do estabelecimento;
> g) Cassação do alvará da autorização;
> h) Cassação do alvará de localização e funcionamento.
>
> Art. 16. A notificação será expedida quando constatada qualquer irregularidade na emissão de sons e ruídos, podendo constar no documento o prazo para que a mesma seja sanada.
>
> Art. 17. O auto de infração, uma vez julgado procedente, garantirá a emissão de multa proporcional à natureza da infração, em conformidade com a Tabela Única desta Lei.
>
> Art. 23. Nos casos de infração a qualquer dispositivo previsto nesta Lei, as penalidades de que trata o artigo anterior poderão ser aplicadas individualmente ou cumulativamente.
>
> Art. 25. O procedimento administrativo para apuração das infrações previstas nesta Lei será regido pelo Código de Polícia Administrativa do Município e legislação correlata.

O art. 2º da Lei Municipal nº 7.783/2009 decreta que o licenciamento para utilização sonora e a fiscalização de emissão de ruídos sonoros competirão à SUCOM (Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso do Solo), que passa a ter a seguinte estrutura básica:

> h) GEFIP (Gerência de Fiscalização e Prevenção à Poluição Sonora);
>
> h.1) SGSD (Subgerência de Fiscalização e Prevenção à Poluição Sonora - Diurno);
>
> h.2) SGSN (Subgerência de Fiscalização e Prevenção à Poluição Sonora - Noturno).

A Norma Brasileira ABNT NBR 16.502:2012 estabelece diretrizes para a elaboração de projetos de PD&I, independentemente de sua complexidade, duração ou área de atividade. As diretrizes desta Norma são genéricas e aplicáveis a qualquer organização, independentemente do porte e natureza.

A Norma Brasileira ABNT NBR 16.501:2011 estabelece diretrizes para o desenvolvimento e a implementação de sistemas de gestão da PD&I. É aplicável a qualquer organização, independentemente do porte, tipo e atividade.

A Norma Brasileira ABNT NBR 14.624:2000 especifica a codificação dos itens incluídos na inspeção técnica de veículos, abrangendo itens de segurança e de controle da emissão de gases poluentes e de ruídos, assim como padroniza os itens da inspeção para as diversas categorias de veículos.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas possui as seguintes Normas ABNT sobre Inspeção de segurança veicular para veículos leves e pesados: NBR 14.040-1:1998, parte 1: Diretrizes Básicas; NBR 14.040-2:1998, parte 2: Identificação; NBR 14.040-3:1998, parte 3: Equipamentos Obrigatórios e Proibidos; NBR 14.040-4:1998, parte 4: Sinalização; NBR 14.040-5:1998, parte 5: Iluminação; NBR 14.040-6:1998, parte 6: Freios; NBR 14.040-7:1998, parte 7: Direção; NBR 14.040-8:1998, parte 8: Eixos e Suspensão; NBR 14.040-9:1998, parte 9: Pneus e Rodas; NBR 14.040-10:1998, parte 10: Sistemas e componentes complementares; NBR 14.040-11:1998, parte 11: Estação de Inspeção de Segurança Veicular; NBR 14.040-12:1998, parte 12: Habilitação de Inspetores de Segurança Veicular.

O § 5º do art. 1º da Lei Federal nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, confirma que os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

O art. 8º do o Código de Trânsito Brasileiro determina que os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

O Código de Trânsito Brasileiro assim estabelece:

> Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:
>
> II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
>
> III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.
>
> Art. 12. Compete ao CONTRAN:
>
> I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

IV - criar Câmaras Temáticas;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

> Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Os incisos I e III do art. 2º da Lei Municipal nº 8.376/2012, publicada em 21/12/2012, que modifica a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal do Salvador e dá outras providências, estabelece que a gestão do serviço público municipal, fundamentada nos princípios constitucionais da Administração Pública, observará as diretrizes:

I. a atuação com foco na resolução dos problemas imediatos do cidadão, embasada na busca constante da melhoria da prestação dos serviços públicos municipais;
o planejamento do futuro da Cidade e a promoção do bem-estar da população ao longo do tempo;
III. o resgate da ordem pública, pelo regular funcionamento dos serviços públicos de competência municipal e ordenamento das funções da Cidade;

Os incisos II, IV e V do art. 3º da Lei Municipal nº 8.376/2012 transferem, respectivamente:

- ✓ para a Casa Civil da Prefeitura, a coordenação da formulação do planejamento estratégico do Município, a gestão e controle dos projetos estratégicos intersetoriais, ao acompanhamento de indicadores de desempenho e à avaliação de resultado das ações empreendidas pelo Poder Executivo Municipal, atualmente a cargo da Secretaria Municipal do Planejamento, Tecnologia e Gestão;
- ✓ para a Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte, modificada por esta lei, as competências relacionadas ao planejamento dos transportes, regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros, bem como as relativas ao licenciamento e fiscalização ambiental;
- ✓ para a Secretaria Cidade Sustentável, criada por esta lei, as competências relacionadas à produção de informações e formulação de políticas, programas e projetos de sustentabilidade, a educação ambiental, etc.

O art. 4º da Lei Municipal nº 8.376/2012 remaneja a Superintendência do Trânsito do Salvador e a Companhia de Transportes do Salvador para a Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte.

O parágrafo 2º do art. 5º da Lei Municipal nº 8.376/2012 atribui à Casa Civil da Prefeitura assessorar o Chefe do Poder Executivo Municipal na formulação do planejamento estratégico do Município, na gestão e controle dos projetos estratégicos intersetoriais, no acompanhamento de indicadores de desempenho, na avaliação de resultado das ações empreendidas pelo Poder Executivo Municipal, na captação de recursos financeiros e na coordenação do programa municipal de parcerias público-privadas.

O art. 13 da Lei Municipal nº 8.376/2012 cria dez Prefeituras-Bairro com a finalidade de promover, nas respectivas áreas de competência, em articulação com as Secretarias e entidades da Administração Municipal, a execução dos serviços públicos, inclusive a fiscalização, a manutenção urbana e o atendimento ao cidadão, bem como assegurar a participação da comunidade na gestão pública, conforme regulamento específico a ser expedido pelo Poder Executivo Municipal.

O parágrafo único do art. 13 da Lei Municipal nº 8.376/2012 confirma que o Poder Executivo Municipal promoverá a implantação das Prefeituras-Bairro consoante as prioridades estabelecidas no Plano de Implantação, aprovado por ato do Prefeito Municipal, e em consonância com os recursos orçamentários dotados em rubrica própria na respectiva Lei Orçamentária Anual, observados, dentre outros, critérios socioeconômicos e demográficos e de mobilidade urbana.

O site http://busologiamundial.blogspot.com.br/2010/11/norma-da-abnt-proibe-onibus-articulados.html informou, em 12/11/2010 (sexta-feira), que em virtude da introdução da norma ABNT 15.570 - em vigor desde 1° de março de 2009, não seria mais possível a fabricação de carrocerias articuladas sobre chassis MB 1722 , VW 17230 e outros transformados pela BMB e TUTTO. O endereço eletrônico *supra* informa que chassis com motorização dianteira articulada não atendem aos requisitos especificados pela NBR 15.570. Ademais,

> Os articulados de motor dianteiro não estão proibidos, nem tiveram sua fabricação proibida. Proibida está a confecção destes ônibus com chassis fracos, de pouca potência e sem freios auxiliares, podendo pôr em risco a segurança dos passageiros e tornando o ônibus mais suscetível a falhas mecânicas. Há sobrecarga constante na rotação de seus motores.

Conforme matéria do dia 24/04/2007, às 17:58:05, publicada no endereço eletrônico http://www.cmc.pr.gov.br/ass_det.php?not=9031, motor dianteiro nos ônibus gera discussão. O projeto de lei do vereador Valdenir Dias (PSB) que prevê a proibição de aquisição de ônibus com motores dianteiros motivou análise mais aprofundada na Câmara de Curitiba/Paraná. Então,

> “Em reunião dirigida pelo presidente da Comissão de Serviço Público, vereador Jair Cézar (PTB), nesta terça-feira (24), os parlamentares discutiram o assunto com Élcio Karas, gerente de Vistoria do Transporte Coletivo da Urbs, e Adler Machado, da Associação Brasileira de Engenheiros Mecânicos, que expuseram as vantagens e desvantagens do sistema. O representante da Urbs argumenta que

> os motores dianteiros atendem à legislação e a mudança para a parte de trás do veículo influenciaria no custo da tarifa do transporte coletivo. “O preço da passagem onera a tarifa de 7 a 10 centavos”, adianta Karas, lembrando que “a tarifa em Curitiba não tem subsídios, por isso o usuário arcaria com o ônus”. Com motor traseiro, os ônibus perdem valor comercial, danificam as ruas, principalmente o antipó, além de ter consumo maior de combustível. Estes seriam os motivos para aumentar o preço da passagem”.

De acordo com o site http://alerjln1.alerj.rj.gov.br, há um projeto de lei estadual nº 15/2011, de autoria do deputado estadual Edino Fonseca, cuja ementa dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo intermunicipal de passageiros no Estado do Rio de Janeiro. A proposição ingressou em 03/02/2011, foi despachada na data da entrada, publicada em 04/02/2011 e tramita em regime ordinário. Tem protocolo nº 113 e código nº 20110300015. Estava programada para ser distribuída na Comissão de Constituição e Justiça, Trabalho, Legislação Social e Seguridade Social, Transportes e Economia, Indústria e Comércio.

Dentre as justificativas para o projeto de lei paranaense nº 15/2011, constam as seguintes:

- ✓ Motor na traseira garante maior estabilidade e segurança;
- ✓ Os novos chassis para ônibus contam com motor na traseira. Este conceito traz grandes vantagens para a segurança do veículo, para os passageiros e o motorista e também para as equipes de oficina. O motor traseiro “empurra” o veículo, o que garante melhor estabilidade e rápido retorno à situação de dirigibilidade, oferecendo mais conforto para o motorista, maior segurança e menor desgaste de pneus;
- ✓ O motor na traseira também proporciona maior conforto para os passageiros, uma vez que produz menor nível de ruído e menor irradiação térmica no interior do ônibus. As vantagens operacionais ganham destaque na oficina, porque o motor traseiro permite fácil acesso para operações de manutenção e de inspeção diária. Ou seja, não há necessidade de se construir valas específicas no piso da oficina para manutenção e reparos.

Ainda quanto ao projeto de lei paranaense nº 15/2011, outra vantagem adicional muito importante proporcionada pelos chassis é que o motor está instalado numa posição elevada, o que oferece maior proteção ao componente, especialmente em eventuais situações de inundação. Segue parte de sua estrutura:

> Art. 1º.
>
> Parágrafo único - Na hipótese em que for verificado pelo concessionário que a operação dos veículos com motor traseiro ou central não for tecnicamente adequada, conforme demonstrado

> por laudo técnico da Secretaria Estadual de Transportes, será permitida a aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro.
>
> Art. 2º. Os veículos com motor dianteiro existentes no Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

Fazendo referência aos ônibus rodoviários, o *site* http://onibusbrasil.com publicou uma notícia em 29/08/2013 em que o motor será dianteiro somente em caso de exceções e a potência mínima dos ônibus será de 310 cavalos. A matéria diz o seguinte:

> "A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT divulga cronograma de licitação das linhas de ônibus rodoviárias interestaduais e internacionais. Maior parte dos veículos terá de apresentar motor traseiro com, no mínimo, 310 cavalos de potência.
>
> A licitação das linhas de ônibus interestaduais e internacionais da ANTT deve ser concluída em 02/04/2014, quando vai ser iniciado o leilão das linhas na Bovespa – Bolsa de Valores de São Paulo. A licitação deve movimentar R$ 23 bilhões e envolver cerca de duas mil linhas de ônibus.
>
> As empresas de ônibus devem seguir uma série de exigências em relação à tecnologia embarcada: experiência de no mínimo três anos consecutivos de operação no setor nos últimos cinco anos; ter sistemas telefônicos e informatizados de atendimento ao passageiro; e obedecer às normas em relação à frota, conforme a minuta do edital.
>
> A minuta do edital prediz:
>
> > 170. Será permitido à empresa utilizar seus ônibus em qualquer dos Lotes em que seja Permissionária, desde que mantenha as condições de exigência relacionadas ao Lote.
> >
> > 171. A frota deverá ser de ônibus rodoviário do tipo convencional com sanitário ou de categoria superior.
> >
> > > 171.1 Poderão ser utilizados ônibus do tipo convencional sem sanitário nas Linhas com extensão igual ou inferior a 150 km, observados os Coeficientes Tarifários Máximos específicos para esse tipo de veículo, definidos em cada Lote.

173. A Permissionária, a partir do quarto ano de operação, contado da emissão da primeira Ordem de Serviço, deverá manter frota com idade média de até 5 (cinco) anos até o final do prazo da Permissão**.**

174. Sem prejuízo do disposto no item anterior, fica estabelecido que:

174.1 no primeiro ano de operação dos serviços, a idade média da frota cadastrada poderá ser de até 10 (dez) anos;

174.2 no segundo ano de operação dos serviços, a idade média da frota cadastrada poderá ser de até 8 (oito) anos;

174.3 no terceiro ano de operação dos serviços, a idade média da frota cadastrada poderá ser de até 6 (seis) anos.

175. Para o início das operações e ao longo de toda a vigência do Contrato de Permissão, a Permissionária deverá:

175.1 utilizar ônibus com motor traseiro ou entre-eixos, sendo admitida, excepcionalmente, a utilização de ônibus com motor dianteiro**,** conforme estabelecido em Resolução; e

175.2 possuir pelo menos 80% (oitenta por cento) dos ônibus com potência mínima de 310 (trezentos e dez) cavalos-vapor – cv.

O site http://www.otempo.com.br/cidades publicou em 09/07/2013, às 03:00 hs, notícia intitulando que coletivos do BRT serão menos confortáveis para o passageiro e mais econômicos para as empresas. Bernardo Miranda explica:

"Nem mesmo o início da operação do BRT (sigla em inglês para transporte rápido por ônibus) afasta os ônibus de motor dianteiro da frota de Belo Horizonte. Conhecidos por proporcionarem menor conforto aos passageiros, produzirem mais ruído. Porém, são mais econômicos para os empresários que operam o sistema. Atendendo uma demanda específica do mercado brasileiro, as fabricantes criaram ônibus com motor dianteiro com suspensão a ar. Dessa forma, os veículos classificados como ultrapassados por especialista poderão acessar os corredores do BRT e se adaptar às plataformas de embarque.

> Além dos ônibus articulados que vão fazer as linhas expressas do BRT, os empresários de Belo Horizonte estão adquirindo veículos chamados de Padrons, que vão servir como alimentadores do sistema. Esses ônibus serão responsáveis por trazer os usuários dos bairros até as estações do BRT. Até agora, todos os trezentos e cinquenta já encomendados são de motor dianteiro, adaptados para o desembarque em nível na plataforma.
>
> O engenheiro e presidente do Instituto Mobilidade Sustentável, João Luiz da Silva Dias avalia isso como uma aberração. Defende que deveriam aproveitar a implantação do BRT para melhorar a frota e trazer mais conforto. Ao invés disso, fazem gambiarras para manter uma tecnologia antiga circulando na cidade.
>
> A utilização dos ônibus de motor dianteiro em transportes coletivos urbanos é proibida em países desenvolvidos. No Brasil, a cidade de São Paulo aboliu esse tipo de veículo do transporte público em 2006. Com o motor na frente, o barulho é maior, e os arranques mais agressivos que os veículos com motor central ou na traseira. Além disso, o motorista sofre com o calor.
>
> Porém, esses veículos ainda predominam no mercado brasileiro porque consomem menos óleo diesel, a manutenção é mais barata e contam com maior valorização na hora da revenda. Esses critérios fazem com que os empresários resistam em abrir mão do motor dianteiro. Em Belo Horizonte, mais de 70% da frota é formada por ônibus desse modelo.
>
> Durante a Transpúblico – feira que reuniu os principais fabricantes de ônibus do país em São Paulo, na semana passada, várias empresas apresentaram modelos com motor dianteiro e suspensão a ar. Até a sueca Volvo, que nunca havia fabricado esse tipo de ônibus, lançou um modelo para atender aos brasileiros.
>
> Para João Dias, os ônibus que serão usados no transporte público não podem ser definidos por uma ótica de mercado. “O usuário não pode ficar à mercê da negociação entre empresário e fabricantes. Quem tem que determinar o tipo de ônibus que será usado é o poder público”, avalia.
>
> Nas especificações técnicas da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), não há impedimento para ônibus com motores dianteiros.”

As alíneas a), b), c) e d) do inciso IV do art. 61 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador atribuem à Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais avaliar e propor políticas sobre permissões e concessões, operacionalização e tarifa, fiscalização e controle bem como circulação, tráfego e estacionamento.

Os incisos I e II do art. 167 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador especifica que a Mesa deixará de aceitar qualquer proposição que, respectivamente, verse sobre assuntos alheios à competência da Câmara e delegue, a outro Poder, atribuições privativas do Legislativo.

O art. 172 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador afirma que no início de cada legislatura, a Mesa ordenará o arquivamento de todas as proposições apresentadas na Legislatura anterior que estejam sem parecer ou com parecer contrário das Comissões competentes.

O § 1º do art. 1º do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador aponta que as indicações recebidas pela Mesa serão despachadas para a Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final.

Segundo anexos da Resolução CONTRAN nº 316/2009, qualquer que seja o material utilizado na estrutura da carroçaria do veículo deverá apresentar, nas partes que a compõem, sólida fixação entre si através de solda, de rebites ou de parafusos, visando evitar ruídos e vibrações do veículo, quando em movimento, além de garantir, através dos reforços necessários, resistência suficiente para suportar a todo tipo de esforços a que venham ser submetidos nos pontos de concentração de carga (apoios, suportes, aberturas, uniões, etc.).

Anexos da Resolução CONTRAN nº 316/2009 reconhecem que quando razões de ordem construtiva impeçam a colocação da proteção frontal em veículos dotados de motor dianteiro na extensão total da frente do veículo, esta pode ser instalada somente do lado esquerdo, do lado frontal ao motorista, fixado solidamente a uma das longarinas dos chassis, ou estrutura equivalente.

O parágrafo único do art. 98 do Código de Trânsito Brasileiro afirma que os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

O art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro confirma que o veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e as condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

O §1º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro especifica que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

O §2º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro aponta que o CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

O inciso V do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro afirma serem equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN, dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

O §1º do inciso V do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro afirma que o CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

O §2º do inciso V do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro afirma que nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

O artigo 80 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador considera o seguinte:

> Art. 80. A Comissão que receber proposição, mensagem ou qualquer outra matéria para estudo, poderá propor a sua adoção ou a sua rejeição, total ou parcial, apresentar projetos dela decorrentes, dar-lhes substitutivos e apresentar emendas e subemendas.

O artigo 107 do Código de trânsito Brasileiro afirma que os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

O art. 113 do Código de trânsito Brasileiro estabelece que os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e autopeças sejam responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários, a terceiros, e ao meio ambiente, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na sua fabricação.

Vale lembrar que um estudo técnico não pretende esgotar o assunto.

Katiane da Silva Souza

Analista Legislativa da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais

katiane.souza@cms.ba.gov.br

Matrícula nº 6048