



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



PARECER Nº 01 / 2018 - CEOF

**Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS, sobre o Projeto de Lei nº 1633, de 2017, que altera a Lei nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015.**

**Autores: Deputados RAFAEL PRUDENTE e JOE VALLE**

**Relator: Deputado JULIO CESAR**

## I - RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF a proposição em epígrafe, cujo objetivo é resumido na ementa acima reproduzida.

Pelo art. 1º da proposição, acrescenta-se, ao art. 1º da Lei nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015, o § 4º, indevidamente mencionado no *caput* como § 3º, com a seguinte redação:

§ 4º Ficam excetuados da proibição estabelecida no *caput* os ônibus que transitam na área rural do Distrito Federal.

Os arts. 2º e 3º constituem as convencionais cláusulas de vigência da Lei (na data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário.

Na sua justificação, os autores, inicialmente, informam que a sua proposição objetiva, tão somente, permitir que os ônibus que transitam diariamente na área rural do Distrito Federal possam continuar com a instalação do motor na parte dianteira do veículo.

Na sequência, para respaldar a proposição, apresentam vasta argumentação, da qual se destacam os seguintes excertos:

- É unânime entre produtores, agricultores e estudantes moradores da área rural a preferência e até mesmo a necessidade de os ônibus que possuam motores na parte dianteira continuarem transitando na área rural, pois os ônibus com motores instalados na parte central ou traseira são suscetíveis a danos, panes e até mesmo desmontes, quando trafegam na área rural, causando transtorno diário na vida dos cidadãos, tendo em vista que as ruas não são pavimentadas.
- Ademais, segundo opinião técnica, a escolha do posicionamento do motor e da tração do veículo de transporte coletivo (ônibus) deve ser analisada com base em critérios técnicos e que levem em consideração,



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



principalmente, o tipo de trajeto realizado e tipo de piso (pavimentado ou não).

- Pensando nas áreas rurais, devemos considerar que os ônibus trafegam em baixa velocidade e em pisos de pouca aderência. Assim, é importante que a distribuição de peso do "chassi" do veículo ocorra de forma equilibrada e o mais próximo possível da relação: 50% do peso da dianteira e 50% na traseira, por este motivo opta-se em fixar o motor na dianteira e a tração no eixo traseiro.
- A opção do motor dianteiro e tração traseira se traduzirá em maior confiabilidade e durabilidade das peças tais como molas, amortecedores, balanças de suspensão, coxins, bieletes.
- No que se refere ao isolamento termo acústico na parte dianteira do veículo, é importante que os fabricantes de ônibus escolham materiais fonoabsorventes de boa qualidade, de forma que se possa construir uma cabine com bom isolamento térmico e acústico.

Mais ao final da justificação, os parlamentares ressaltam que a opinião técnica ali exposta foi emitida pelo Engenheiro Mecânico Robespierre Moreira de Sá – CREA 6564D – DF, fazendo juntar o documento de que ele é o signatário, dizem entender e apoiar a redação inicial da Lei que pretendem alterar, declarando, no entanto, relativamente ao apoio referido, não poderem deixar de atender ao reclame de um percentual considerável de cidadãos do segmento da agricultura familiar, que, nos termos da Lei 11.326, de julho de 2006, desenvolve atividades econômicas no meio rural e que atende a alguns requisitos básicos, tais como: não possuir propriedade rural maior que quatro módulos fiscais, utilizar predominantemente mão de obra da própria família nas atividades econômicas da propriedade, e possuir a maior parte da renda familiar proveniente das atividades agropecuárias desenvolvidas no estabelecimento rural.

Finalmente, dizem que, diante do exposto e ante a relevância da proposição para a população que contribui para o pleno desenvolvimento do Distrito Federal, aguardam dos seus nobres Pares a aprovação do seu projeto.

No período regimental, no âmbito da CEOF, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

É o relatório.

### II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o que preceitua o art. 64, II, *a* e *s*, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, à CEOF compete analisar a admissibilidade das proposições quanto à sua adequação orçamentária e financeira e emitir parecer sobre o mérito de matérias, entre outras, as relacionadas com a "adequação ou repercussão orçamentária ou financeira das proposições" e "assuntos referentes ao sistema de viação e transporte, salvo tarifas".



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



Tomando por base o disposto no art. 1º, § 1º, b, de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, entende-se como “adequada a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”, ressaltando o § 2º que:

Sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou da despesa da União (no caso, do Distrito Federal) ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos orçamentos, sua forma ou seu conteúdo.

A análise desta Comissão atenta, portanto, para os aspectos a ela afetos, em obediência ao Regimento Interno desta Casa.

## II.1 - ADMISSIBILIDADE

Relativamente ao aspecto da admissibilidade, observa-se que a permissão de que os ônibus que operam os serviços de transporte público coletivo complementar rural continuem a ter motores dianteiros não deverá implicar qualquer aumento de despesas aos cofres públicos do Distrito Federal, não gerando, portanto, efeitos sobre o orçamento distrital.

Desta forma e considerando, ainda, que a matéria não contraria as normas orçamentárias e de finanças em vigor, a proposição tem adequação orçamentária e financeira, o que lhe garante a admissibilidade no âmbito desta Comissão.

## II.2. MÉRITO

Relativamente ao mérito da proposição, cabe inicialmente observar que a Lei 5.590/2016 teve origem no PL nº 544/2015, da autoria do próprio Deputado Rafael Prudente, coautor do PL 1633/2017. Esta observação ganha relevância pela consideração de que o próprio autor da mencionada Lei reconhece a importância de aperfeiçoá-la, para admitir a operação com ônibus de motor dianteiro no serviço de transporte público coletivo que atende as áreas rurais do Distrito Federal.

O mérito da proposição sob exame é respaldado nos termos da justificação, cuja argumentação está devidamente fundamentada nos elementos técnicos apresentados pelos autores, que, por sua vez, contaram com a Opinião Técnica apresentada por profissional competente, em manifestação sobre o tema: Configuração de ônibus que rodam em áreas rurais (posição da tração e do motor), do qual se extraem os seguintes excertos:

A escolha do posicionamento do motor e da tração do veículo de transporte coletivo (ônibus) deve ser analisada baseada em critérios técnicos e que levem em consideração: i) os ônibus trafegam em baixa velocidade e, ii) trafegam em pisos de pouca aderência. Assim, é importante que a distribuição de peso no “chassis” do veículo ocorra de forma equilibrada e o mais próximo possível da relação: 50% do peso na dianteira e 50% na traseira.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



.....  
Outro aspecto que eu levaria em consideração é a questão da confiabilidade e durabilidade das peças que envolvem o sistema de massa e amortecimento (conhecido também como "suspensão"). A opção que escolhi: motor dianteiro e tração traseira, de traduzira em maior confiabilidade e durabilidade das peças do sistema, tais como: molas, amortecedores, balanças de suspensão, coxins, bieletes e buchas e outras peças.

Esta é a minha **opinião técnica** como Engenheiro Mecânico. As escolhas feitas por fabricantes podem e poderão variar em função da análise de outras variáveis que aqui não foram mencionadas.

Para corroborar o entendimento sobre a permissão de utilização nas operações de que se trata, é mister que se leve em conta que o próprio Poder Executivo, ao editar o Decreto nº 38.272/2017, que regulamenta a Lei nº 5.590/2015, assim dispôs, em seu art. 4º (com grifos):

Art. 4º Os veículos que possuam motor dianteiro não devem ser cadastrados para operar nos serviços integrantes do STPC/DF, observada a regra de transição prevista nos artigos 2º e 3º deste Decreto.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto no caput deste artigo:

.....  
**IV – veículos que operem em vias não pavimentadas, no âmbito do Serviço de Transporte Público Complementar Rural – STPCR.**

Por todo o exposto, vota-se, no âmbito da CEOF, com amparo no comando do art. 64 II, *s*, do RICLDF, pela ADMISSIBILIDADE e APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.633/2017.

Sala das Comissões,

**Deputado AGACIEL MAIA**  
*Presidente*

**Deputado. Prof. JULIO CESAR**  
*Relator*