



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**  
**Gabinete do Deputado RAFAEL PRUDENTE**



PROJETO DE LEI Nº <sup>PL 1633/2017</sup>

(Do Senhores Deputados: Rafael Prudente e Joe Vãlle)

L I D O  
13, 06, 17

Secretaria Legislativa

**Altera a Lei nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015.**

**A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA:**

**Art. 1º** acrescente-se o § 3º no art. 1º da Lei nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015 com a seguinte redação:

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

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

**Art. 3º** Revogam-se as disposições em contrário.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Projeto de Lei em tela 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. É unânime entre produtores, agricultores e estudantes moradores da área rural, que necessitam diariamente do transporte público rural, a preferência e até mesmo a necessidade dos ônibus que possuam motores na parte dianteira continuarem transitando na área rural, pois os ônibus com motores instalados na parte central ou traseira, como estabelece a **Lei nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015** são suscetíveis a danos, panes e até mesmo desmontes, quando trafegam na área rural, tendo em vista, que as ruas não são pavimentadas, e pelo contrário são bem irregulares e acidentadas. Causando assim, um transtorno diário na vida dos cidadãos da área rural do Distrito Federal.



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**  
**Gabinete do Deputado RAFAEL PRUDENTE**



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

Pensando nas áreas rurais do Distrito Federal e do restante do Brasil, devemos considerar que os ônibus trafegam em baixa velocidade e trafegam em pisos de pouca aderência. Assim, é importante que a distribuição de peso no "chassi" do veículo ocorra de forma equilibrada e o mais próximo possível da relação: 50% do peso na dianteira e 50% na traseira, por este motivo opta-se em o fixar o motor na dianteira e a tração no eixo traseiro.

Outro aspecto que deve ser levado 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 do motor dianteiro e tração traseira, se traduzirá em maior confiabilidade e durabilidade das peças do sistema, tais como: molas, amortecedores, balanças de suspensão, coxins, bieletes e buchas e outras peças.

No que se refere ao isolamento termoacústico 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. Isso garantirá temperaturas confortáveis ao motorista e também, um nível de ruído que respeite as exigências da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Setor Protocolo Legislativo

PL N° 1633/17  
Folha N° 02 G.C



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**  
**Gabinete do Deputado RAFAEL PRUDENTE**



Cabe ressaltar que a opinião técnica aqui exposta foi emitida pelo **Engenheiro Mecânico: Robespierre Moreira de Sá – CREA 6564/D – DF. Tema: Configuração de ônibus que rodam em áreas rurais (posição da tração e do motor).**

Entendemos e apoiamos a redação inicial da referida Lei que, com base na estatística de aproximadamente 15 mil motoristas e cobradores do transporte público do Distrito Federal apresentam perda auditiva devido ao alto barulho do motor que até então ficava instalado na parte dianteira do veículo, ao lado do motorista da grande maioria dos ônibus que transitam no Distrito Federal.

Mas não podemos deixar de atender o reclame de um percentual considerável de cidadãos que segundo a Constituição Federal, materializada na Lei nº 11.326 de julho de 2006, considera-se **agricultor familiar** aquele que desenvolve atividades econômicas no meio rural e que atende alguns requisitos básicos, tais como: não possuir propriedade rural maior que quatro módulos fiscais, utiliza predominantemente mão de obra da própria família nas atividades econômicas de propriedade, e possui a maior parte da renda familiar proveniente das atividades agropecuárias desenvolvidas no estabelecimento rural.

Diante do exposto e ante a relevância da proposição para a população que contribui para o pleno desenvolvimento do Distrito Federal, aguardo dos nobres Pares a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, de de 2017.

  
**Deputado RAFAEL PRUDENTE**  
**PMDB**

  
**Deputado JOE VALLE**  
**PDT**



Texto atualizado apenas para consulta.

**LEI Nº 5.590, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2015**

(Autoria do Projeto: Deputado Rafael Prudente)

**Dispõe sobre a proibição de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo.**

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** Para fins de transporte coletivo de passageiros, fica proibido, em todo o Distrito Federal, o uso de veículos com motor localizado na sua parte dianteira.

§ 1º Os sistemas de transporte coletivo que operam com ônibus não permitirão novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

§ 2º Os veículos com motor dianteiro existentes no sistema de transporte coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

§ 3º A proibição de que trata o *caput* deste artigo não se estende aos miniônibus operados pelos sistemas de transporte coletivo até o ano de 2018, em razão das especificidades da operação de suas linhas circulares e alimentadoras, prazo em que os miniônibus deverão operar, regularmente, de acordo com a lei em vigor. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 5.661, de 2/6/2016.*)

**Art. 2º** O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Brasília, 23 de dezembro de 2015  
128º da República e 56º de Brasília

**RODRIGO ROLLEMBERG**

Este texto não substitui o publicado no *Diário Oficial do Distrito Federal*, de 24/12/2015.

Setor Protocolo Legislativo  
Ph Nº 1633/17  
Folha Nº 04 G-C

## Opinião Técnica

**Engenheiro Mecânico:** Robespierre Moreira de Sá – CREA 6564/D – DF

**Tema:** Configuração de ônibus que rodam em áreas rurais (posição da tração e do motor).

**Data:** 07 de junho de 2017.

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

Pensando nas áreas rurais do Distrito Federal e do restante do Brasil, minha opinião como Engenheiro Mecânico, levará 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.

Eu optaria por fixar o motor na dianteira e a tração no eixo traseiro.

No que se refere ao isolamento termoacústico 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. Isso garantirá temperaturas confortáveis ao motorista e também, um nível de ruído que respeite as exigências da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

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, se traduzirá em maior confiabilidade e durabilidade das peças do sistema, tais como: molas, amortecedores, balanças de suspensão, coxins, bieletes e buchas e outras peças.

Essa 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.

*Robespierre Moreira de Sá*

CREA 6564/D – DF

Telefone: (61) 99146-0522

Setor Protocolo Legislativo  
Ph N° 16.931/17  
Folha N° 05 G.C

**Assunto:** Distribuição do Projeto de Lei nº 1.633/17 que “Altera a Lei nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015”.

**Autoria:** Deputado (a) Rafael Prudente (PMDB) e Joe Valle (PDT)

Ao SPL para indexações, em seguida ao SACP, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito e admissibilidade, na CEOF (RICL, art. 64, II, “a” e “s”) e, em análise de admissibilidade na CCJ (RICL, art. 63, I).

Em 14/06/17



---

MARCELO FREDERICO M. BASTOS

Matrícula 13.821

Assessor Especial

Setor Protocolo Legislativo  
Ph N° 1633/17  
Folha N° 06 GC