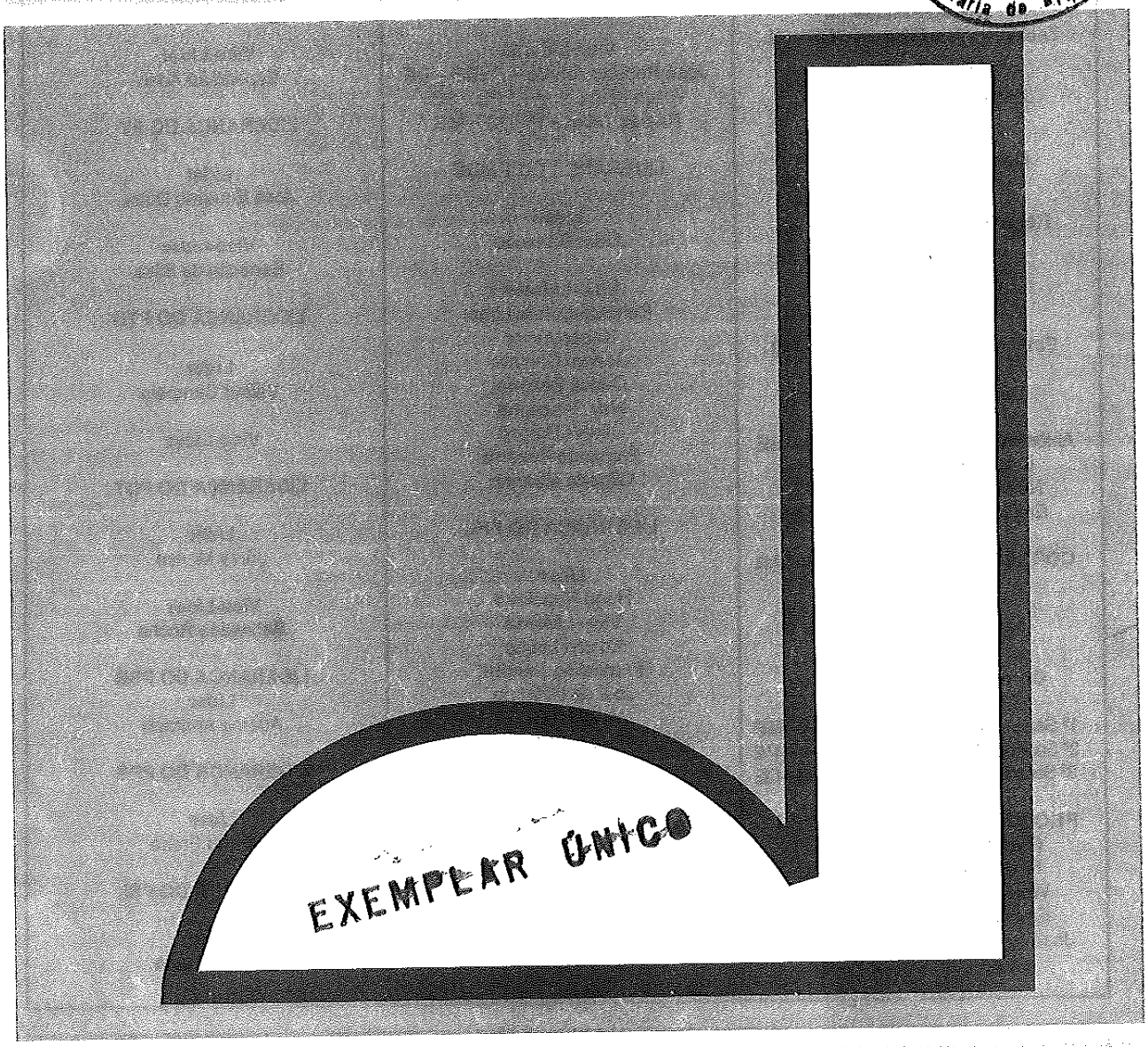
EXEMPLAR ÚNICO

República Federativa do Brasil

SENADO FEDERAL
Subsecretaria de Arquivo



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

EXEMPLAR ÚNICO

ANO LI - Nº 153 TERÇA-FEIRA, 20 DE AGOSTO DE 1996 BRASÍLIA - DF

MESA

Presidente
José Sarney – PMDB – AP

1º Vice-Presidente
Teotonio Vilela Filho – PSDB – AL

2º Vice-Presidente
Júlio Campos – PFL – MT

1º Secretário
Odacir Soares – PFL – RO

2º Secretário
Renan Calheiros – PMDB – AL

3º Secretário
Levy Dias – PPB – MS

4º Secretário
Emandes Amorim – PMDB – RO

Suplentes de Secretário

Antônio Carlos Valadares – PSB – SE
Eduardo Suplicy – PT – SP
Ney Suassuna – PMDB – PB
Emília Fernandes – PTB – RS

CORREGEDORIA PARLAMENTAR
Corregedor
(Eleito em 16-3-95)
Romeu Tuma – PSL – SP

Corregedores – Substitutos
(Eleitos em 16-3-95)
1º Senador Ramez Tebet – PMDB – MS
2º Senador Joel de Hollanda – PFL – PE
3º Senador Lúcio Alcântara – PSDB – CE

PROCURADORIA PARLAMENTAR
(Designação: 16 e 23-11-95)
Nabor Júnior – PMDB – AC
Waldeck Ornelas – PFL – BA
Emília Fernandes – PTB – RS
José Ignácio Ferreira – PSDB – ES
Lauro Campos – PT – DF

LIDERANÇA DO GOVERNO

Líder
Elcio Alvares – PFL – ES

Vice-Líderes
José Roberto Arruda – PSDB – DF
Vilson Kleinübing – PFL – SC
Ramez Tebet – PMDB – MS

LIDERANÇA DO PMDB

Líder
Jáder Barbalho

Vice-Líderes
Ronaldo Cunha Lima
Nabor Júnior
Gerson Camata
Carlos Bezerra
Ney Suassuna
Gilvam Borges
Fernando Bezerra
Gilberto Miranda

LIDERANÇA DO PFL

Líder
Hugo Napoleão
Vice-Líderes
Edison Lobão
Francelino Pereira
Joel de Holanda
Romero Jucá

LIDERANÇA DO PSDB

Líder
Sérgio Machado
Vice-Líderes
Geraldo Melo
José Ignácio Ferreira
Lúdio Coelho

LIDERANÇA DO PPB

Líder
Epitacio Cafeteira

Vice-Líder
Esperidião Amin

LIDERANÇA DO PT

Líder
José Eduardo Dutra

Vice-Líder
Benedita da Silva

LIDERANÇA DO PTB

Líder
Valmir Campelo

Vice-Líder

LIDERANÇA DO PDT

Líder
Júnia Marise

Vice-Líder
Sebastião Rocha

LIDERANÇA DO PSB
Líder
Ademir Andrade

LIDERANÇA DO PPS

Líder
Roberto Freire

LIDERANÇA DO PSL

Líder
Romeu Tuma

EXPEDIENTE

AGACIEL DA SILVA MAIA
Diretor-Geral do Senado Federal

CLAUDIONOR MOURA NUNES
Diretor Executivo do Cegraf

JÚLIO WERNER PEDROSA
Diretor Industrial do Cegraf

RAIMUNDO CARREIRO SILVA
Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

MANOEL MENDES ROCHA
Diretor da Subsecretaria de Ata

DENISE ORTEGA DE BAERE
Diretora da Subsecretaria de Taquigrafia

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal
(Art. 48, nº 31 RISF)

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 – ATA DA 121ª SESSÃO NÃO DELIBERATIVA, EM 19 DE AGOSTO DE 1996

1.1 – ABERTURA

1.2 – EXPEDIENTE

1.2.1 – Aviso de Ministro de Estado

Nº 58/96, de 14 do corrente, do Ministro de Política Fundiária, referente ao Requerimento nº 375, de 1996, do Senador Lúdio Coelho..... 14259

1.2.2 – Ofícios do Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Nº 150/96, de 15 do corrente, encaminhando autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 114, de 1992 (nº 4.556/89, na Casa de origem), que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do parágrafo 4º do art. 220 da Constituição Federal, sancionado e transformado na Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996..... 14259

Nº 151/96, de 15 do corrente, encaminhando autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 1993 (nº 2.801/92, na Casa de origem), que altera dispositivos dos Decretos-Lei nºs 1.001 e 1002, de 21 de outubro de 1969, Código Penal Militar e de Processo Penal Militar, respectivamente, sancionado e transformado na Lei nº 9.299, de 7 de agosto de 1996..... 14259

Nº 152/96, de 15 do corrente, encaminhando autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 4, de 1996 (nº 1.156/95, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que regulamenta o inciso XII, parte final, do art. 5º da Constituição Federal, sancionado e transformado na Lei nº 9.296, de 24 de julho de 1996..... 14259

1.2.3 – Pareceres

Referentes às seguintes matérias

Projeto de Decreto Legislativo nº 38, de 1996 (nº 210/95, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo para o Estabelecimento e Utilização de Meios de Rastreamento e de Telemedida Situados em Território Brasileiro, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Agência Espacial Européia, em 3 de maio de 1994, em Paris..... 14259

Projeto de Decreto Legislativo nº 60, de 1996 (nº 250/96, na Câmara dos Deputados), que trata das modificações a serem introduzidas no Convênio Constitutivo da Corporação Interamericana de Investimentos, promulgado por meio do Decreto Legislativo nº 13, de 30 de junho de 1996, e do Decreto nº 93.153, de 22 de agosto de 1986..... 14261

Projeto de Decreto Legislativo nº 61, de 1996 (nº 244/96, na Câmara do Deputados, que aprova o texto do Acordo sobre Cooperação Econômico-Comercial, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Ucrânia, em 25 de outubro de 1995, por ocasião da visita ao Brasil do Presidente daquele País..... 14263

Projeto de Decreto Legislativo nº 63, de 1996 (nº 285/96, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo sobre Isenção de Visto para Portadores de Passaportes Diplomáticos e de Serviço, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Ucrânia, em Brasília, em 25 de outubro de 1995..... 14263

Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1996 (nº 282/96, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Tratado de Extradição, celebrado entre o Governo da República do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, em Londres, em 18 de julho de 1995..... 14264

Projeto de Resolução nº 63, de 1995, de autoria do Senador Lúcio Alcântara, que institui duas coleções, a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas, uma sobre a matéria constitucional do país e outra sobre os grandes vultos que honraram o Senado..... 14265

Emendas de Plenário, oferecidas em turno suplementar, ao Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, (nº 3.710/93, na Casa de origem), que institui o Código de Trânsito Brasileiro..... 14275

1.2.4 – Comunicações da Presidência

Abertura de prazo de cinco dias úteis para recebimento de emendas ao Projeto de Resolução nº 63, de 1995, cujos ós pareceres foram lidos anteriormente..... 14326

Informando que o Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710/93, na Casa de origem), cujo parecer foi lido anteriormente, constará da Ordem do Dia da sessão de 27.8.96, e sugerindo aos Srs. Senadores que encaminhem antecipadamente à Secretaria-Geral da Mesa os requerimentos de destaque que pretendam apresentar..... 14326

1.2.5 – Discursos do Expediente

SENADOR *JOSÉ ROBERTO ARRUDA* – A importância da Medida Provisória nº 1.515/96, adotada nesta última sexta-feira pelo Presidente da República, que altera o limite de dedução de que trata o § 2º do art. 1º da Lei nº 8.685, de 20 de julho de 1993, que cria mecanismos de fomento à atividade audiovisual. Comentando matéria do jornalista Luis Costa Lima, publicada ontem no jornal **O Globo**, em que cita o fim efetivo da censura no Brasil..... 14326

SENADOR *ROMERO JUCÁ*, como Líder – Apelo ao Ministro interino dos Transportes, ao Presidente do DNER e ao 6º Batalhão de Engenharia de Selva, em favor de providências para a reabertura das BR-210 e BR-174, que servem de ligação para os Municípios de Caruebe, Vila de Entre Rios e Vila do Incra, São João e São Luís, no Estado de Roraima..... 14331

SENADOR *VALMIR CAMPELO* – Reflexão sobre a escalada de violência na classe média brasileira. Publicação de pesquisa na revista **Veja** desta semana, mostrando a geografia da violência no Brasil. Importância da adoção de medidas efetivas para o seu controle..... 14331

SENADOR *JOSÉ EDUARDO DUTRA* – Necessidade de se iniciar o processo de discussão da proposta de reforma da previdência no Senado Federal..... 14332

SENADOR *JADER BARBALHO*, como Líder – Preocupação com a possível intervenção no Estado de Alagoas. Detalhando as ações administrativas do Governador de Alagoas, Sr. Divaldo Suruagy, com o objetivo de reduzir as despesas públicas no Estado. Ofício encaminhado pelo Governador Divaldo Suruagy ao Ministro Pedro Malan, prestando esclarecimentos sobre a postergação do pagamento de parcelas de amortização de empréstimos firmados pelo Estado com a Caixa Econômica Federal..... 14335

1.2.6 – Comunicação da Presidência

Disponibilidade aos Srs. Senadores dos avulsos do Parecer nº 16, de 1996-CN, concluindo pela apresentação do Projeto de Decreto Legislativo nº 77, de 1996, que aprova as Contas do Presidente da República, relativas ao exercício financeiro de 1994..... 14355

1.2.7 – Comunicação

Do Senador Carlos Patrocínio, referente à reassunção do seu mandato senatorial, pela representação do Estado de Tocantins, a partir do último dia 15 do corrente mês..... 14356

1.2.8 – Discursos do Expediente (continuação)

SENADOR *EDISON LOBÃO* – Relatório elaborado pelo TCU sobre a participação ou omissão do Banco Central nos fatos que culminaram nos descaminhos do sistema financeiro nacional, que se encontra sob exame da Comissão de Fiscalização e Controle do Senado..... 14356

SENADOR *JOEL DE HOLLANDA* – Preocupações de S. Exa. com os graves problemas do sistema penitenciário brasileiro, ressaltando a questão da superlotação carcerária, as conseqüências negativas das rebeliões, a necessidade da construção de novos presídios e a importância da educação dos presos..... 14356

SENADOR *CASILDO MALDANER* – Imprevidência na prevenção das calamidades públicas. Justificando proposta de sua autoria, que visa reformular o Fundo Especial para Calamidades Públicas – FUNCAP, e criar fonte de recursos permanente para equipar toda a estrutura de defesa civil do País, em especial o Corpo de Bombeiros..... 14358

1.3 – ENCERRAMENTO

2 – EMENDAS

Oferecidas, em turno suplementar, ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710/93, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (republicação), acompanhadas do respectivo quadro comparativo elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa..... 14361

3 – MESA DIRETORA

4 – CORREGEDORIA PARLAMENTAR

5 – PROCURADORIA PARLAMENTAR

6 – LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

7 – CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

8 – COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

9 – COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL (SEÇÃO BRASILEIRA)

Ata da 121ª Sessão Não Deliberativa em 19 de Agosto de 1996

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 50ª Legislatura

Presidência dos Srs. José Sarney, Valmir Campelo
José Eduardo Dutra e Romero Jucá
(Inicia-se a sessão às 14 horas e 30 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Valmir Campelo) – Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Romero Jucá, procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte:

EXPEDIENTE

AVISO

DE MINISTRO DE ESTADO

Nº 58/96, de 14 de agosto de 1996, do Ministro de Política Fundiária, referente ao Requerimento nº 375, de 1996, de informações, do Senador Lúdio Coelho.

As informações foram encaminhadas, em cópia, ao requerente.

O requerimento vai ao Arquivo.

OFÍCIO

DO PRIMEIRO SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nº 150/96, de 15 do corrente, encaminhando, para os devidos fins, autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 114, de 1992 (nº 4.556/89, na Casa de origem), que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, sancionado e transformado na Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996;

Nº 151/96, de 15 do corrente, encaminhando, para os devidos fins, autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 1993 (nº 2.801/92, na Casa de origem), que altera dispositivos dos Decretos-Leis nºs 1.001 e 1.002, de 21 de outubro de 1969, Códigos Penal Militar e de Processo Penal Militar, respectivamente, sancionado e transformado na Lei nº 9.299, de 7 de agosto de 1996; e

Nº 152/96, de 15 do corrente, encaminhando, para os devidos fins, autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 4, de 1996 (nº 1.156/95, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que regulamenta o inciso XII, parte final, do art. 5º da Constituição Federal, sancionado e transformado na Lei nº 9.296, de 24 de julho de 1996.

PARECERES

PARECER Nº 460, DE 1996

Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 38, de 1996 (nº 210/95, na Câmara dos Deputados), que "aprova o texto do Acordo para o Estabelecimento e Utilização de Meios de Rastreamento e de Telemedida Situados em Território Brasileiro, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Agência Espacial Européia, em 3 de maio de 1994, em Paris".

Relator: Senador Epitácio Cafeteira

I – Relatório

Em mensagem acompanhada de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submeteu à deliberação do Congresso Nacional o texto do Acordo para o Estabelecimento e Utilização de Meios de Rastreamento e de Telemedida Situados em Território Brasileiro, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Agência Espacial Européia, em Paris, em 3 de maio de 1994.

A Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados apresentou Projeto de Decreto Legislativo, aprovando o texto do Acordo, que recebeu pareceres favoráveis das Comissões de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática, de Defesa Nacional, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Redação, daquela Casa.

A matéria chega ao Senado, tendo sido distribuída a esta Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional para receber parecer quanto ao mérito.

II – Análise

A Política Nacional de Desenvolvimento das Atividades Espaciais – PNDAE, elaborada pela Agência Espacial Brasileira em cumprimento ao item II do artigo 3º da Lei nº 8.854, de 10 de fevereiro de 1994, e aprovada pelo Presidente da República, norteia as ações governamentais no setor ao uso exclusivamente pacífico do espaço e estabelece diretrizes referentes à cooperação internacional em atividades espaciais, como forma de acelerar a aquisição de competência técnico-científica e o desenvolvimento próprio de sistemas espaciais, propiciando condições para que o setor produtivo possa adquirir competitividade, em mercados de bens e serviços espaciais, em nível internacional.

Essas diretrizes destacam, em particular, o incentivo ao estabelecimento de parcerias que favoreçam o intercâmbio de pessoal de instrumentação e de dados, assim como o aproveitamento de oportunidades de cooperação no âmbito da engenharia e tecnologia de sistemas espaciais e correspondente infra-estrutura.

O Acordo assinado pelo Governo brasileiro com a Agência Espacial Européia enquadra-se nessas diretrizes da PNDAE, ao promover o rastreamento de satélites. Ele vem substituir compromisso anterior firmado entre as partes em 20 de junho de 1977, dando prosseguimento à cooperação então estabelecida e convertendo-se em versão atualizada daquele acordo, necessária em conseqüência da maior densidade e crescente dinamismo das atividades espaciais do País.

A colaboração com a Agência Espacial Européia tem-se revelado muito profícua, ao longo dos anos, para o nosso País. Ainda na vigência do acordo de 1977, foram desenvolvidas atividades que promoveram a formação de técnicos brasileiros no campo da tecnologia de lançadores de satélites e a introdução, no Brasil, de tecnologia de ponta na área espacial, acelerando o desenvolvimento de novos equipamentos e consolidando a competência brasileira em sistemas espaciais. Constituem exemplos eloqüentes a especificação e instalação do Laboratório de Integração e Testes do INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, em São José dos Campos, único do gênero na América Latina, inaugurado em dezembro de 1987, assim como o estabelecimento de uma rede de comunicação de dados entre o INPE e o CNES – Centro Nacional de Estudos Espaciais, na França, e o suporte cruzado do CNES ao lançamento do satélite brasileiro de comunicações Brasilsat.

Desde junho de 1995, o CNES e a Agência Espacial Brasileira estabeleceram uma linha de cooperação envolvendo o desenvolvimento de sistemas propulsivos de mini-satélites, capazes de equipar satélites brasileiros de telecomunicações em órbita baixa e o satélite brasileiro de observação da Terra, ambos projetos em desenvolvimento no âmbito da Missão Espacial Completa Brasileira. Essa cooperação contará com a participação de sociedades industriais européias.

Esses desenvolvimentos evidenciam uma clara intensificação das relações entre Brasil e a Agência Espacial Européia na área da tecnologia espacial, reforçada, ainda, por entendimentos recentes que visam ao desenvolvimento conjunto de um mini-satélite de experimentação científica.

Em seu artigo I, o presente Acordo reitera os termos do acordo precedente, de 1977, ao autorizar e garantir a utilização das instalações do campo de lançamento de Natal para o Programa Ariane; para tanto, a parte brasileira se compromete a promover a adaptação do equipamento do campo de lançamento, fornecendo a infra-estrutura necessária e autorizando a instalação de novos equipamentos da Agência Européia. A parte brasileira deverá, ainda, assegurar a manutenção das instalações do centro de lançamento em condições operacionais apropriadas à boa execução dos lançamentos Ariane, procurando, inclusive, dentro do possível, oferecer-lhes prioridade diante de outros lançamentos efetuados a partir do centro.

A base de Alcântara poderá, também, vir a ser utilizada pelo programa Ariane, mediante condições específicas a serem estabelecidas entre as partes, em um Termo de Ajuste.

As partes designam, como executores do Acordo, pela Agência Espacial Européia, o Centro Nacional de Estudos Espaciais e, pelo Governo brasileiro, a Agência Espacial Brasileira, na qualidade de órgão sucessor da extinta Comissão Brasileira de Atividades Espaciais.

A Agência Espacial Européia assume os custos dos serviços prestados pelo centro de lançamento para os lançamentos Ariane, agindo na qualidade de intermediária do Centro Nacional de Estudos Espaciais.

O Acordo estabelece que as instalações e os equipamentos do centro de lançamento que tenham sido objeto de atualização permanecem propriedade do Governo brasileiro, inclusive aqueles cujo financiamento tenha sido assegurado, total ou parcialmente, pela Agência Européia. Já os equipamentos adicionais novos necessários para os lançamentos

Ariane terão seu regime de propriedade e suas modalidades de instalação e utilização definidos conjuntamente por ambas as partes signatárias do Acordo, ficando estabelecido que estarão à disposição do Governo brasileiro para serem utilizados nas atividades espaciais realizadas com fins exclusivamente pacíficos, sob sua responsabilidade.

As áreas de tecnologia que forem objeto de transferência de informações, bem como o acesso dos técnicos brasileiros a tais informações serão definidas de comum acordo entre as partes signatárias. O Governo brasileiro facilitará as providências administrativas tomadas pela Agência Européia, e esta se compromete a envidar esforços para facilitar a formação de pessoal técnico e de fornecer, à parte brasileira, toda forma de assistência no quadro da sua missão.

A utilização de freqüências rádioelétricas necessárias às atividades do centro de lançamento de Natal será autorizada pelo Governo brasileiro observada a legislação brasileira em vigor. Será, também assegurada, à Agência Européia, o acesso às redes brasileira e internacional de telecomunicações.

Para as atividades do centro de lançamento, a Agência Européia gozará de isenção das taxas alfandegária de importação e exportação, referentes a equipamentos e material de reposição, bem como a aparelhos de medidas de sua propriedade que não tenham similar nacional.

O Acordo prevê o intercâmbio dos dados técnicos e científicos relativos à utilização dos equipamentos de telemedida e de rastreamento, comprometendo-se as partes a não os divulgar a terceiros, sem prévia autorização da outra parte.

Em caso de surgir qualquer controvérsia relativa à execução ou à interpretação do Acordo, que não alcance solução amigável entre as partes poderá ser estabelecido um tribunal de arbitragem, a pedido de uma das partes e de comum acordo entre os signatários.

A duração do Acordo foi estabelecida em quatro anos, podendo ser prorrogada por entendimento entre as partes. As disposições acordadas poderão ser modificadas por concentimento mútuo, a pedido de uma das partes, as modificações entrando em vigor após troca de notas entre o Governo brasileiro e a Agência Espacial Européia. O Acordo poderá, ainda ser denunciado em caso de força maior ou qualquer acontecimento que impeça definitivamente uma das partes de cumprir suas obrigações.

Essas disposições, constantes do presente Acordo, evidenciam a atualização e consolidação do compromisso firmado entre o Governo brasileiro e a Agência Espacial Européia, em 1977, oferecendo ao País, por meio de atividades de cooperação e parceria, novas oportunidades de acesso a tecnologias e equipamentos na área espacial.

III – Voto

Ante o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 38, de 1996, por considerá-lo em consonância com a Política Nacional de Desenvolvimento das Atividades Espaciais e de relevante importância para a promoção do desenvolvimento técnico-científico do País, bem como um instrumento de expansão das oportunidades de cooperação no âmbito da engenharia e tecnologia de sistemas espaciais e correspondente infra-estrutura.

Sala da Comissão, 15 de agosto de 1996. – **Antonio Carlos Magalhães**, Presidente – **Epitacio Cafeteira**, Relator – **Pedro Simon – Nabor Júnior – Lúdio Coelho – Romeu Tuma – Benedita da Silva – Joel de Hollanda – Casildo Maldaner – José Agripino – Emilia Fernandes – Sebastião Rocha – Bernardo Cabral – Hugo Napoleão – Geraldo Melo.**

PARECER Nº 461, DE 1996

Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 60, de 1996 (nº 250, de 1996, na Câmara dos Deputados), que "trata das modificações a serem introduzidas no Convênio Constitutivo da Corporação Interamericana de Investimentos, promulgado por meio do Decreto Legislativo nº 13, de 30 de junho de 1996 e do Decreto nº 93.153, de 22 de agosto de 1986".

Relator: Senador Guilherme Palmeira

I – Relatório

Nos termos da Constituição Federal, art. 49, inciso I, e das disposições regimentais pertinentes à tramitação da matéria constante na proposição em apreço, encaminha-se a esta Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional o presente Projeto de Decreto Legislativo nº 60, de 1996 (nº 250, de 1996, na Câmara dos Deputados), que "trata das modificações a serem introduzidas no Convênio Constitutivo da Corporação Interamericana de Investimentos, promulgado por meio do Decreto Legislativo nº 13, de 30 de junho de 1996, e do Decreto nº 93.153, de 22 de agosto de 1986".

Acompanha a mensagem presidencial exposição de motivos do Ministro de Estado de Planejamento e Orçamento, da qual cabe destacar:

"A Corporação Interamericana de Investimentos (CII), organismo afiliado ao Banco Interamericano de Desenvolvimento, cujo propósito é promover o desenvolvimento do setor privado dos países latino-americanos e caribenhos, preferencialmente pequenas e médias empresas, vem realizando, ao longo dos dois últimos anos, uma ampla reestruturação visando otimizar a utilização dos limitados recursos financeiros da instituição e aprimorar seus procedimentos operacionais. Como parte desse processo, foi constituído um Comitê Especial para avaliar a rentabilidade e traçar as orientações futuras da Corporação, tendo sido recomendados, ao final do trabalho, ações de curto e longo prazos com o objetivo de reverter o quadro atual.

Nesse contexto, e como fruto desse esforço coletivo, a Administração da CII apresentou um Plano de Ação para o triênio 1995-97, o qual foi aprovado em 2 de junho de 1995 pela Assembléia dos Governadores da Corporação, tendo merecido o voto favorável do Governo Brasileiro em 30-5-95. O referido Plano de Ação apresenta estratégia financeira e operacional cuja preocupação principal é buscar um equilíbrio entre os objetivos do organismo como agentes de desenvolvimento e o nível de rentabilidade necessária para garantir sua solidez, à luz das limitações financeiras que a Corporação ora enfrenta.

Entretanto, conforme já previsto no Plano Trienal de Ação, a implementação total das estratégias ali traçadas requer a alteração de alguns artigos do Convênio Constitutivo da CII, de forma a garantir maior flexibilidade às futuras ações da Corporação. As emendas reportam-se aos seguintes itens:

a) ampliação do conceito de membro da CII, permitindo a adesão de países não pertencentes ao Banco Interamericano de Desenvolvimento;

b) elevação da capacidade de endividamento de 1:1 para 3:1; e

c) flexibilização da exigência de propriedade regional para as empresas beneficiárias, tornando-se elegíveis aos recursos da CII – em casos limitados a serem aprovados pela Diretoria Executiva – pequenas e médias empresas cujo capital acionário pertença majoritariamente a acionistas não regionais.

Visto que o Plano Trienal de Ação já foi aprovado pela Assembléia de Governadores da CII, caberia agora providenciar o encaminhamento da matéria ao Congresso Nacional para fins de ratificação das emendas, de vez que se está efetuando alterações em acordo internacional firmado pelo País com a Corporação Interamericana de Investimentos, promulgado através do Decreto Legislativo nº 13, de 30-6-86, e do Decreto nº 93.153, de 22-8-86."

Trata-se, conforme se verifica, da leitura das modificações propostas, de iniciativas deste organismo internacional, filiado ao BID, voltadas a sua reestruturação.

Nesse sentido, a Administração da Corporação propôs à Assembléia de Governadores um plano de Ação para o triênio 95/97, que contempla a alteração de alguns artigos do Convênio original. Cumpre ressaltar que tal revisão deve ser chancelada pelo Congresso Nacional, nos termos do permissivo constitucional brasileiro, art. 49, inciso I, supracitado.

Tais alterações referem-se "a ampliação do conceito de membro da Corporação, que se abre inclusive a países não membros do BID; ao aumento da capacidade de endividamento; e à possibilidade de que também empresas cujo capital acionário pertença majoritariamente a acionistas não regionais recebam investimentos diretos. No que diz respeito a essa última modificação, cabe ressaltar que esses casos serão limitados à aprovação da Diretoria-Executiva e estarão, ainda, restritos a empresas que gerem um significativo valor agregado local que de outra maneira não se obteria".

É o relatório.

II – Voto

Incumbe a esta Comissão, nos termos regimentais, manifestar-se precipuamente sobre a conveniência e oportunidade dos atos internacionais previstos no art. 49, inciso I, da Constituição Federal.

Nesse sentido, podemos constatar serem as alterações objeto da presente análise de todos compatíveis com os interesses do Brasil, em nada conflitando com o ordenamento jurídico brasileiro, seja de natureza constitucional ou infra-constitucional, pelo que somos pela aprovação do presente Projeto de Decreto Legislativo nº 60, de 1996, ademais constitucional, legal e versado em boa técnica legislativa.

Sala das Comissões, 15 de agosto de 1996. – **Antonio Carlos Magalhães,** Presidente – **Guilherme Palmeira,** Relator – **José Agripino – Lúdio Coelho – Epitacio Cafeteira – Emilia Fernandes –**

Pedro Simon – Nabor Júnior – Romeu Tuma – Benedita da Silva – Bernardo Cabral – Geraldo Melo – Casildo Maldaner – Hugo Napoleão – Joel de Hollanda.

PARECER Nº 462, DE 1996

Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 61, de 1996 (nº 244, de 1996, na Câmara dos Deputados), que "aprova o texto do Acordo sobre Cooperação Econômico-Comercial, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Ucrânia, em 25 de outubro de 1995, por ocasião da visita ao Brasil do Presidente daquele país".

Relator: Senador Sebastião Rocha

I – Relatório

Em consonância com o art. 49, inciso I, da Constituição Federal, o Senhor Presidente da República submete à consideração do Senado Federal o texto do Acordo sobre Cooperação Econômico-Comercial, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Ucrânia, em 25 de outubro de 1995, por ocasião da visita ao Brasil do Senhor Leonid Kutchma, Presidente daquele país.

O objetivo do documento analisado é intensificar relações bilaterais em bases mutuamente vantajosas, com vistas ao desenvolvimento da cooperação econômico-comercial.

II – Análise

Trata-se de um instrumento rotineiro, entre parceiros comerciais, que prevê facilidades e concessões bilaterais destinadas a: fortalecer e diversificar formas de vínculos econômicos; explorar novas fontes de abastecimento e novos mercados; fomentar fluxos de investimentos e intercâmbio de tecnologia; estimular e proteger investimentos num clima favorável, à base dos princípios de não discriminação e de reciprocidade. O que deve ser realçado no presente acordo, pela sua especificidade, são duas características que ostenta: 1) as Partes conceder-se-ão reciprocamente o tratamento de nação mais favorecida em todas as esferas da cooperação econômico-comercial somente após a acessão da Ucrânia à Organização Mundial de Comércio (OMC); 2) as Partes se reservam o direito de não aplicarem, entre si, as mesmas vantagens, facilidades, franquias e privilégios que concedam ou venham a conceder a terceiros países, em razão de sua participação em zona de livre comércio, união aduaneira, mercado comum, ou outro acordo de integração econômica do qual seja membro.

A primeira ressalva é conseqüência lógica do fato de que a Ucrânia ainda está cumprindo as condições necessárias para aceder à OMC, tendo em vista o seu desmembramento recente da União Soviética.

A segunda restrição também se explica pelo fato de Brasil e Ucrânia participarem de blocos econômicos diferentes, que concedem a seus membros certos tipos de vantagens, que não podem ser outorgadas a estados terceiros.

Além da criação de uma Comissão Mista Intergovernamental para torná-lo operacional, o Acordo prevê modos de solução de eventuais controvérsias e é redigido em português, ucraniano e inglês, prevalecendo a versão inglesa em casos de divergência.

Não há nada no texto que desaconselhe a sua aprovação, sob o ponto de vista jurídico-constitucional-regimental.

No mérito, ele é altamente recomendável tendo em vista que, segundo o Itamaraty, a Ucrânia elegeu o Brasil como parceiro privilegiado na América Latina.

III – Voto

Nosso voto é, portanto, pela aprovação do projeto de Decreto Legislativo nº 61, de 1996, que, certamente, produzirá bons frutos para os parceiros que por ele se vinculam.

Sala das Comissões, 15 de agosto de 1996. – **Antonio Carlos Magalhães**, Presidente – **Sebastião Rocha**, Relator– **Epitácio Cafeteira – Lúdio Coelho – Pedro Simon – Nabor Júnior – Romeu Tuma – Benedita da Silva – Joel de Hollanda – Emília Fernandes – Casildo Maldaner – Bernardo Cabral – Hugo Napoleão – Geraldo Melo – José Agripino.**

PARECER Nº 463, DE 1996

Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 63, de 1996 (nº 285, de 1996, na Câmara dos Deputados), que "Aprova o texto do Acordo sobre Isenção de Visto para Portadores de Passaportes Diplomáticos e de Serviço, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Ucrânia, em Brasília, em 25 de outubro de 1995.

Relator: Senador Nabor Júnior

De conformidade com o disposto no art. 49, inciso I, da Constituição Federal, o Senhor Presidente da República submeteu à apreciação do Congresso Nacional, devidamente acompanhado de exposição

de motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo sobre Isenção de Visto para Portadores de Passaportes Diplomáticos e de Serviço, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Ucrânia, em Brasília, em 25 de outubro de 1995.

Conseqüência lógica do intercâmbio independente com a Ucrânia, após a dissolução da URSS, o objetivo do Acordo é agilizar e institucionalizar, nos moldes do direito internacional costumeiro e codificado, as relações diplomáticas entre as repúblicas signatárias.

Em nove cláusulas rotineiras, o texto bilateral estabelece o modo de entrada, saída e trânsito, no território das partes contratantes, dos portadores de passaportes diplomáticos e de serviço. Determina a desnecessidade de vistos por determinados períodos e a possibilidade de prorrogação de prazos de permanência nos dois países, concedendo iguais privilégios a funcionários de organismos oficiais e a membros das famílias dos cidadãos beneficiados.

Apesar de obedecer aos ditames da cortesia internacional, o acordo não deixa de exigir respeito à legislação dos dois países signatários, ensejando-lhes a possibilidade de abreviar a permanência, em seus territórios, de cidadãos considerados indesejáveis. Razões de segurança ou de ordem pública podem levar cada parte contratante a suspender a validade de alguma das disposições do acordo, que valerão por tempo indeterminado e poderão ser mudadas e complementadas por acordo mútuo.

Não há o que objetar no documento internacional examinado, que responde às exigências legais e aos reclamos da vida internacional que, nos últimos tempos, teve acrescido o número de estados soberanos com os quais o nosso País não pode deixar de manter relações amistosas e corretas.

A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional opina, em conclusão, pela aprovação do presente acordo, tendo em vista o fato relatado na exposição de motivos do Itaramaty, de que a Ucrânia tem dado mostras de ter escolhido o Brasil como parceiro e interlocutor privilegiado na América Latina.

Sala de Sessões, 15 de agosto de 1996. – **Antonio Carlos Magalhães,** Presidente – **Nabor Júnior,** Relator – **Pedro Simon – Lúdio Coelho – Romeu Tuma – Benedita da Silva – Epitácio Cafeteira – Joel de Hollanda – Emília Fernandes – Casildo Maldaner – Sebastião Rocha – Bernardo Cabral – José Agripino – Geraldo Melo – Hugo Napoleão.**

PARECER Nº 464, DE 1996

Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1996 (nº 282, de 1996, da Câmara dos Deputados), que Aprova o texto do Tratado de Extradição, celebrado entre o Governo da República do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, em Londres, em 18 de julho de 1995.

Relator: Senador Bernardo Cabral

I – Relatório

Nos termos da Constituição Federal, artigo 49 inciso I, e das disposições regimentais pertinentes à tramitação da matéria constante na proposição em apreço, encaminha-se a esta Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional o presente Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1996 (nº 282, de 1996 na Câmara dos Deputados), que Aprova o texto do Tratado de Extradição, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, em Londres, em 18 de julho de 1995.

Acompanha a mensagem presidencial exposição de motivos do Ministro das Relações Exteriores, da qual cabe destacar:

> "O documento é fruto de processo iniciado com os entendimentos entre Brasília e Londres que ensejaram a adoção ad hoc de instrumento específico para o trato da possível extradição de Paulo César Farias. Posteriormente, os dois Governos realizaram negociações profícuas que tiveram lugar tanto em Brasília quanto em Londres, com o objetivo de adotar as relações bilaterais de marco jurídico apto a reger a processualística de extraditar pessoas indiciadas, acusadas ou condenadas por crimes passíveis nas legislações de ambos os Estados o que é de nosso interesse."

Trata-se, toda a evidência de ato internacional de grande interesse público, que irá contribuir para o aperfeiçoamento dos mecanismos de cooperação internacional na prevenção da impunidade e de efetiva presecutio criminis indispensáveis da vida em sociedade.

É o relatório.

II – Voto

Incumbe a esta Comissão, nos termos regimentais manifestar-se precipuamente sobre a con-

veniência e oportunidade dos atos internacionais previstos no art. 49, inciso I, da Constituição Federal.

Nesse sentido, o Tratado de Extradição que ora examinamos, de grande repercussão junto à opinião pública, haja vista as notórias implicações que foram causadas pelo "Caso Ronald Biggs", é manifestamente conveniente e oportuno aos interesses nacionais, sendo ademais constitucional e legal, versado em boa técnica legislativa, pelo que somos pela sua aprovação nos termos do presente Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1996.

Sala das Comissões, 8 de agosto de 1996. – **Antonio Carlos Magalhães**, Presidente – **Bernardo Cabral**, Relator – **Humberto Lucena – Bello Parga – Benedita da Silva – Geraldo Melo – Pedro Simon – Hugo Napoleão – Emília Fernandes – Lúdio Coelho – Romeu Tuma.**

PARECERES Nºs 465 E 466, DE 1996

Sobre o Projeto de Resolução nº 63, de 1995, de autoria do Senador Lúcio Alcântara, que institui duas coleções, a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas, uma sobre a matéria constitucional do país e outra sobre os grandes vultos que honraram o Senado.

Parecer nº 465, de 1996, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relator: Senador Ronaldo Cunha Lima

I - Do Relatório.

Vem a esta Comissão, para Parecer, o Projeto de Resolução nº 63/95, da autoria do nobre Senador Lúcio Alcântara, que visa a criar, no âmbito do Senado Federal, duas coleções a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas, sendo uma sobre a história constitucional do Brasil e a outra sobre os grandes vultos que honraram o Senado.

A Comissão Diretora ao analisar a matéria constatou a vigência da Resolução nº 23, de 1994, que criou a *coleção Perfis Parlamentares dos ex-Senadores* a qual coincide com a criada pelo Projeto sob nomenclatura *Grandes vultos que honraram o Senado.*

Por essa razão, a Douta Comissão Diretora apresentou Substitutivo no qual institui a coleção intitulada *História Constitucional do Brasil* e confere nova nominação à criada pela Resolução nº 23/94.

Vem, agora, o PRS 63/95 a este Colegiado para exame, sob os aspectos da constitucionalidade, juridicidade, mérito e técnica legislativa.

Este é o relatório.

II - Da Análise.

O PRS 63/95 apresenta, sob os aspectos da constitucionalidade e juridicidade perfeita consonância com a Ordem Jurídica vigente.

Quanto ao mérito é indubitável o valor das duas coleções criadas não só quanto ao seu conteúdo histórico, mas, também, para o conhecimento científico da atual e futura geração de cientistas políticos, sociais e juristas.

Asseverou o nobre Autor na Justificação do Projeto:

"Ressentem-se os estudiosos, em verdade, que não seja rica a bibliografia disponível a respeito de nossas Constituições, sobretudo em um momento em que, com as grandes reformas pretendidas, seria fundamental o exame de nossa trajetória Constitucional.

E, de outra parte, seria relevante que o papel da Câmara Alta - sua funções, os grandes desafios que enfrentou - fosse, mais e mais, revelado à opinião pública pela ação de grandes vultos que tanto honraram a Instituição."

No que diz respeito à técnica legislativa, no entanto, consideramos que seria recomendável a fusão do texto da Resolução nº 23/94, com o da Proposição ora sob exame, de forma a propiciar que a regulação da matéria - criação de coleções a serem publicadas pelo Senado Federal - fique toda em uma só norma jurídica, facilitando, dessa forma, a sua aplicação e consulta.

Ao ensejo, pois, da fusão cremos que pode ser totalmente revogada a previsão do parágrafo único do artigo 4º, da Resolução 23/94, por se tratar de norma cuja vigência já expirou (a previsão normativa se aplica aos dois primeiros anos da série *Perfil Parlamentar*, que se venceram em março deste ano, 1996).

III - Do Voto

Por todo o exposto, é o nosso Parecer pela aprovação do PRS 63/95, por constitucional, jurídico e regimental e, quanto ao mérito, nos termos do seguinte Substitutivo.

EMENDA Nº 1-CCJ(SUBSTITUTIVO)
AO PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 63, DE 1995.

Institui as coleções *Grandes vultos que Honraram o Senado Federal* e *História Constitucional do Brasil.*

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º. O Senado Federal fará publicar duas coleções intituladas *Grandes Vultos que Honraram o Senado Federal* e *História Constitucional Brasileira.*

§ 1º A coleção *Grandes Vultos que Honraram o Senado Federal* destina-se a homenagear ex-Senadores que tenham se destacado como personalidades marcantes da nossa história cultural, política e parlamentar.

§ 2º A coleção *História Constitucional Brasileira* será composta por obras editadas ou reeditadas, que sejam, relevantes para a compreensão da trajetória política do País.

§ 3º As coleções serão compostas de séries seqüenciais de obras, de caráter permanente, enriquecidas a cada ano pelas novas edições autorizadas na forma desta Resolução.

Art. 2º. A publicação de que trata o § 1º do artigo anterior se dará *post mortem*, com homenagem e agradecimento do Senado Federal ao parlamentar, pelo esforço dispensado em favor da Democracia e, particularmente, do Poder Legislativo.

§ 1º Os homenageados serão escolhidos mediante proposta de qualquer um dos membros do Senado Federal e decisão da maioria dos integrantes da Comissão Diretora.

§ 2º A honraria será conferida a, no máximo, três ex-Senadores, a cada ano, a fim de preservar seu caráter de distinção.

Art. 3º. Da publicação de que trata o § 1º do art. 1º desta Resolução, constarão uma introdução contendo dados biográficos da vida pública e particular do homenageado, que o fizeram notório nos contextos histórico, político, social e cultural de seu tempo, informações sobre a sua formação intelectual, a partir dos primeiros estudos, bem como sobre suas proposições, discursos mais representativos e outros feitos relevantes de sua atuação parlamentar.

§ 1º O texto será apresentado em linguagem clara e simples, de forma a favorecer e motivar a leitura.

§ 2º Os dados e informações serão dispostos na ordem cronológica dos fatos da vida do homenageado e incluirão sua atuação pública nos três níveis

administrativos e nos Três Poderes, se for o caso.

§ 3º Entrevistas, reportagens, artigos jornalísticos e outros documentos de relevância e ilustrações da atuação do homenageado poderão ser mencionados, com indicação das respectivas fontes e datas.

§ 4º Obras literárias ou técnicas de autoria do homenageado, quando houver, serão destacadas, logo após a introdução.

§ 5º O material selecionado para integrar a obra deverá ser identificado com inscrição de título expressivo de seu conteúdo e indicação de datas e fontes.

§ 6º A família do homenageado será convidada a indicar um de seu membros para rever o texto da introdução e se por qualquer motivo deixar de fazê-lo será substituída por Senador designado pela Comissão Diretora.

Art. 4º Na hipótese da escolha de que trata o § 1º, do art. 2º desta Resolução, recair sob ex-Senador cuja biografia já tenha sido objeto de obra literária, ainda não sujeita ao domínio público, a Subsecretaria de Edições Técnicas poderá utilizá-la observados os termos do art. 5º desta Resolução.

Art. 5º A coleção de que trata o § 2º do art. 1º desta Resolução será composta de obras selecionadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas, em articulação com a Subsecretaria de Biblioteca do Senado Federal e a Subsecretaria de Arquivo, observadas quanto ao direito autoral, as disposições da Lei nº 5.988, de 1979.

Parágrafo único. Na programação orçamentária da Subsecretaria de Edições Técnicas, serão alocados recursos necessários à cobertura dos custos com o pagamento dos direitos autorais referentes às obras selecionadas para edição no exercício subseqüente.

Art. 6º. É a Comissão Diretora autorizada a providenciar a impressão dos dois primeiros volumes da coleção *História Constitucional do Brasil*, por se constituírem obras que já se encontram no domínio público, nos termos da legislação vigente, com os seguintes títulos:

a) Volume I - *Formação Constitucional do Brasil*, de autoria de Agenor de Roure; e

b) Volume II - *A Constituinte Perante a História*, da autoria de Homem de Mello e do Barão Francisco Ignácio Marcondes.

Art. 7º. As publicações das obras de que trata esta Resolução obedecerão, no que couber, às normas sobre publicações técnicas a cargo da Subsecretaria de Edições Técnicas e serão coordenadas pela Secretaria de Documentação e Informação.

Parágrafo único. As Obras poderão ser reproduzidas em CD-ROM.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º. Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Resolução do Senado Federal nº 23, de 1994.

Sala das Comissões, em 14 de agosto de 1996.

Iris Rezende, Presidente

Ronaldo Cunha Lima, Relator

José E. Dutra

José Ignácio

João Rocha

Roberto Requião

Bernardo Cabral

Romeu Tuma

Hugo Napoleão

Ramez Tebet

Elcio Alvares

Josaphat Marinho

Sant'Anna Veras

Fernando Bezerra

PARECER Nº 466, DE 1996
(Da Comissão Diretora)

RELATOR: Senador TEOTONIO VILELA FILHO

Retorna ao exame desta Comissão o projeto em epígrafe, da lavra do ilustre Senador Lúcio Alcântara, dispondo sobre edição de duas coleções de obras literárias pelo Senado, a primeira sobre a história constitucional brasileira e a segunda para homenagear ex-Senadores que se destacaram nesta Casa e no cenário político do seu tempo. A matéria foi objeto de parecer preliminar de minha autoria recomendando, naquela oportunidade, fossem prestadas informações pelos órgãos técnicos competentes sobre a referida proposição e suas implicações em face da vigência da Resolução nº 23, de 3 de março de 1994 e da legislação protetora dos direitos autorais.

Recebidas as informações acima citadas e examinado o seu conteúdo, inclusive quanto aos custos de editoração e impressão, que a este anexo com os documentos originais, pudemos concluir que a louvável iniciativa do nobre Autor pode e merece prosperar, com as alterações que julgamos necessário oferecer como contribuição para o aperfeiçoamento do projeto original, incluindo, também, alteração na Resolução nº 23, de 1994, que em face das razões supra mencionadas necessita de adaptação para adequá-la às novas situações criadas agora, e que se consubstanciam nos termos do seguinte Substitutivo:

Sala de Reuniões da Comissão Diretora, em 09/11/95

, PRESIDENTE

, RELATOR

EMENDA Nº 2
(Da Comisão Diretora)

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 63 , DE 1995

Institui coleção a ser editada pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal, intitulada "História Constitucional do Brasil" e dá outras providências.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º. É instituída coleção a ser editada pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal, intitulada "História Constitucional do Brasil".

Art. 2º. A coleção de que trata o artigo anterior será composta por obras editadas ou reeditadas, que sejam relevantes para a compreensão da trajetória política do País, até o limite de três volumes por ano.

§ 1º. A Subsecretaria de Edições Técnicas, em articulação com a Biblioteca do Senado Federal, procederá à seleção das obras literárias, observadas, quanto aos direitos autorais, as disposições da Lei nº 5.988, de 1973.

§ 2º. Na programação orçamentária da Subsecretaria de Edições Técnicas serão alocados recursos necessários à cobertura dos custos com o pagamento dos direitos autorais referentes às obras selecionadas para edição no exercício subsequente.

Art. 3º. A coleção intitulada "Perfis Parlamentares dos ex-Senadores", de que trata a Resolução nº 23, de 3 de março de 1994 passa a denominar-se "Grandes Vultos que Honraram o Senado da República", mantidos os atuais critérios de escolha dos homenageados e de editoração.

Art. 4º. Na hipótese da escolha de que trata o art. 3º da Resolução nº 23, de 1994 recair sobre ex-Senador cuja biografia já tiver sido objeto de obra literária ainda não sujeita ao domínio público, a Subsecretaria de Edições Técnicas poderá utilizá-la, observados os termos do artigo 2º desta Resolução.

Art. 5º. É a Comissão Diretora autorizada a providenciar a impressão dos dois primeiros volumes da coleção "História Constitucional do Brasil" por se constituirem em obras que já se encontram no domínio público nos termos da legislação vigente, com os seguintes títulos:

a) Volume I - "Formação Constitucional do Brasil", de autoria de Agenor de Roure, e

b) Volume II - "A Constituinte Perante a História" , de autoria de Homem de Mello e do Barão Francisco Ignácio Marcondes

Art 6º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação

Art. 7º. Revogam-se as disposições em contrário

DOCUMENTOS CITADOS NO PARECER E ANEXADOS PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO

PARECER PRELIMINAR

Da Comissão Diretora, sobre o Projeto de Resolução nº 63, de 1995 de autoria do Senador Lúcio Alcântara.

RELATOR : Senador TEOTÔNIO VILELA FILHO

Cabe-nos relatar, nesta oportunidade, o Projeto de Resolução nº 63, de 1995 da lavra do ilustre Senador Lúcio Alcântara, que trata da instituição de duas coleções, a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas. A primeira seria constituída de obras relevantes sobre a história constitucional do Brasil e a segunda sobre os grandes vultos que honraram o Senado.

Forçoso se faz, preliminarmente, instruir a matéria com informações técnicas, que não constam do projeto, acerca dos procedimentos referidos no art. 3º, por envolverem negociações complexas com autores e editores e, ainda, projeção de custos desconhecidos, uma vez que se trata, em muitos casos, de obras antigas e raras. Não há também, no texto do projeto, previsão de cobertura orçamentária das despesas, o que dependerá das informações já referidas.

Quanto à segunda coleção, a que alude o art. 1º, in fine, do projeto, lembramos, por oportuno, que a Resolução do Senado Federal nº 23, de 1994 que "dispõe sobre a publicação de Perfis Parlamentares dos ex-Senadores pode atender satisfatoriamente à louvável pretensão do nobre autor.

Propomos, assim, o envio do presente processo ao Diretor-Geral da Casa para que promova, junto à Subsecretaria de Edições Técnicas a obtenção das informações a que nos referimos acima, após o que retornará a esta Comissão para apreciação final.

É O PARECER !

Sala da Comissão Diretora, em

Senador TEOTONIO VILELA FILHO

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 63, DE 1995

Senhor Diretor-Geral,

Atendendo à solicitação do Senador TEOTÔNIO VILELA FILHO, Relator do Projeto de Resolução nº 63, de 1995, que "institui duas coleções a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas, uma sobre história constitucional do país e outra sobre os grandes vultos que honraram o Senado", a Secretaria de Documentação e Informação, ouvidos os órgãos competentes, presta os seguintes esclarecimentos sobre a matéria:

a) o custo total da impressão das obras mencionadas na justificativa da Proposição está orçado em R$ 20.152,28 (vinte mil cento e cinquenta e dois reais e vinte e oito centavos) para publicação de 3.000 exemplares de cada uma, conforme documento apresentado pelo CEGRAF (fls. 21/22 do Proc. 016459/95-4).

b) não foram considerados, evidentemente, na importância supra referida os direitos de autores e editores os quais devem ser observados, nos termos dos arts 30, 32, 57 e 122 da Lei 5.988, de 14/12/73.

c) os estudos feitos, em face da legislação citada , concluíram no sentido de que somente a obra " A Constituinte perante a História", de Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, pertence ao domínio público e pode ser reeditada, sem que sejam pagos os direitos autorais;

d) a Subsecretaria de Edições Técnicas não dispõe de verba destinada ao pagamento a autores ou prefaciadores das obras editadas pelo Órgão. Os especialistas que se ocuparam do assunto têm colaborado graciosamente , a convite do Senado Federal .

Diante do exposto, a Secretaria de Documentação e Informação sugere a reedição em termos imediatos, da obra **A Constituinte perante a História**, seguindo-se-lhe, no próximo ano, da **Formação Constitucional do Brasil**, de Agenor de Roure . Quanto às demais obras indicadas propõe que sejam procedidas novas análises relacionadas, diretamente, com a questão dos diretos autorais.

Sugere, ainda, a substituição do título "*Perfil Parlamentar dos ex-Senadores*" por "*Grandes Vultos que Honraram o Senado Federal*" uma vez que a Câmara dos Deputados já edita publicação com título semelhante àquele.

SDINF, em 11 de outubro de 1995.

MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
Diretora da Secretaria de Documentação e Informação

Ofício nº 133/95-SSETEC **Brasília, 31 de julho de 1995.**

Senhora Diretora,

Encaminho, conforme solicitação de Vossa Senhoria, resultado de pesquisa, em anexo, referente ao **Projeto de Resolução nº 63, de 1995, de autoria do Ilustre Senador Lúcio Alcântara**, que institui duas coleções a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas e apresenta sugestões para reedição de algumas publicações que poderiam integrar as mesmas.

Esclareço que tal pesquisa foi realizada por esta Subsecretaria em parceria com a Subsecretaria de Biblioteca, e visa a fornecer ao Centro Gráfico do Senado Federal informações suficientes para que sejam levantados, inicialmente, os **custos de impressão** das obras sugeridas pelo autor do Projeto de Resolução em pauta, motivo pelo qual, solicitamos seja tal resultado de pesquisa encaminhado ao CEGRAF, estimada a tiragem da primeira edição em 3.000 (três mil) exemplares para cada publicação.

Esclareço, finalmente, que o levantamento dos **custos editoriais** referentes à reedição das obras sugeridas, por envolverem a identificação, localização e negociação com detentores de direitos autorais e editoriais das mesmas, carece de maior prazo para ser concluído. Outrossim, estamos envidando esforços no sentido de que tais informações possam ser fornecidas o mais breve possível.

Respeitosamente,

JOÃO BATISTA SOARES DE SOUSA
Diretor

Ilustríssima Senhora
DRA. MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
M.D. Diretora da Secretaria de Documentação e Informação
SENADO FEDERAL

Coleção: "HISTÓRIA CONSTITUCIONAL BRASILEIRA" - Sugestões para reedição feita pelo Senador Lúcio Alcântara:

Autor	Título	Qtd. págs.	Mancha (cm) *	Qtd. Ilustr. **
Cameiro, Levi	Pela Nova Constituição	888	10,8 x 19,5	Não
Ferreira, Waldemar Martins	História do Direito Constitucional Brasileiro	384	10,0 x 17,0	Não
Franco Sobrinho, Manoel de Oliveira	História Breve do Constitucionalismo no Brasil	148	11,0 x 19,0	Não
Franco, Afonso Arinos de Melo	Formação Constitucional no Brasil	268	10,8 x 18,0	Não
Homem de Mello, Francisco Ignácio Marcondes, Barão	A Constituinte perante a História	199	9,5 x 15,0	Não
Lucas, Fábio	Conteúdo Social nas Constituições Brasileiras	82	10,8 x 17,0	Não
Mangabeira, João	Em Torno da Constituição	333	10,8 x 17,0	Não
Medeiros, Antonio Augusto Borges	O Poder Moderador na República Presidencial	175	10,0 x 15,5	Não
Roure, Agenor de	Formação Constitucional no Brasil	309	9,7 x 17,5	Não
Sá, Victor de	Ruy e os Constituintes de 91	244	10,8 x 19,0	23

* - O tamanho da "mancha" de impressão informada, corresponde à verificada em obras localizadas pela Subsecretaria de Biblioteca do Senado.

** - As ilustrações, quando presentes, têm tamanho correspondente à da "mancha" de impressão.

Coleção: "GRANDES NOMES QUE INTEGRARAM O SENADO FEDERAL" - Sugestões para reedição feita pelo Senador Lúcio Alcântara:

Autor	Título	Qtd. págs.	Mancha (cm) *	Qtd. Ilustr. **
Aguiar, Antônio Augusto de	Vida do Marquês de Barbacena	974***	9,0 x 16,0	Não
Besouchet, Lidia	José Maria Paranhos, Visconde de Rio Branco	289	10,3 x 17,0	7
Calmon, Pedro	O Marquês de Abrantes	300	11,2 x 15,4	Não
Forjas, Djalma	O Senador Vergueiro	568	11,2 x 20,3	Não
Porto, José da Costa	O Marquês de Olinda e seu Tempo	304	10,8 x 11,0	Não
Taunay, Visc. de	O Visconde do Rio Branco	88	7,6 x 12,1	Não

* - O tamanho da "mancha" de impressão informada, corresponde à verificada em obras localizadas pela Subsecretaria de Biblioteca do Senado.

** - As ilustrações, quando presentes, têm tamanho correspondente à da "mancha" de impressão.

*** - Tamanho da fonte muito pequeno.

PROCESSO Nº 016459/95-4

Senhor Diretor-Executivo do CEGRAF,

Encaminho a Vossa Senhoria o presente processo, solicitando informar a esta Secretaria, o valor estimativo do custo de impressão das obras relacionadas às fls. 2 e 3, cuja tiragem está prevista em 3.000 (três mil) exemplares.

Em, 1º de agosto de 1995.

MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
Diretora da Secretaria de Documentação e Informação

Ofício nº 615/95-DE

Brasília, 08 de agosto de 1995.

Senhora Diretora,

Em atenção ao despacho à fls. 04, informamos a Vossa Senhoria o custo estimativo, referente à solicitação de reedição do Projeto de Resolução nº 63, de 1995, de autoria do Excelentíssimo Senhor Senador **LÚCIO ALCÂNTARA**, conforme abaixo discriminado:

TÍTULO	CUSTO UNITÁRIO R$	CUSTO TOTAL R$ (p/ 1.000 exemplares)	MILHEIRO SUBSEQUENTE R$
Pela Nova Constituição	1,9176	1.917,60	640,72
Vida do Marquês de Barbacena	2,1068	2.106,80	704,08
História do Direito Constitucional Brasileiro	0,8340	834,00	277,84
O Senador Vergueiro	1,2296	1.229,60	410,32
Em Torno da Constituição	0,7308	730,80	243,28
O Marquês de Olinda e seu Tempo	0,6820	662,00	220,24
Formação Constitucional no Brasil	0,6792	679,20	226,00
A Constituinte perante a História	0,4384	438,40	145,36
José Maria Paranhos, Visconde do Rio Branco	0,6362	636,20	211,60
O Marquês de Abrantes	0,6534	653,40	217,36
História Breve do Constitucionalismo no Brasil	0,3180	318,00	105,04
Formação Constitucional no Brasil	0,5846	584,60	194,32
Ruy e os Constituintes de 91	0,5330	533,00	177,04
Conteúdo Social nas Constituições Brasileiras	0,1890	189,00	61,64
O Visconde do Rio Branco	0,1976	197,60	64,72
O Poder Moderador na República Presidencial	0,3868	386,80	128,08

Obs:. Maiores esclarecimentos, favor consultar fichas de **CUSTO ESTIMATIVO**, em anexo.

Na oportunidade, manifesto a Vossa Senhoria meus protestos de estima e distinta consideração.

CLAUDIONOR MOURA NUNES
Diretor Executivo
CEGRAF

Ilma.Sra.
Drª MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
MD. Diretora da Secretaria de Documentação e Informação
SENADO FEDERAL

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro Classificação: Livro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm. Nº págs.: 888
Papel: Texto: Off Set 63grs. Nº cores: Texto: Preto / Preto
Capa: Off Set 180grs. Capa: Três Cores/Preto
P/compor: sim P/fotolito: -x-x-x- C/correções:
Plastificação: — Outros: Título: Pela Nova Constituição, "Carneiro, Levi
Custo unit. Cr$: 1,9176 Total Cr$: 1.917,60
P/ 640,72 Subseqüente Cr$:
TP - 01 ☒ TP - 02 ☐
Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro Classificação: Livro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm. Nº págs.: 976
Papel: Texto: Off Set 63grs. Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Off Set 180grs. Capa: Três Cores/Preto
P/compor: sim P/fotolito: -x-x- C/correções:
Plastificação: — Outros: Título: Vida do Marquês de Barbacena. "Aguiar, Antonio Augusto de"
Custo unit. Cr$: 2,1068 Total Cr$: 2.106,80
P/ 704,08 Subseqüente Cr$:
TP - 01 ☐ TP - 02 ☐
Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro Classificação: Livro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm. Nº págs.: 384
Papel: Texto: Off Set 63grs. Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Off Set 180grs. Capa: Três cores/Preto
P/compor: sim P/fotolito: -x-x-x- C/correções:
Plastificação: — Outros: Título: História do Direito Constitucional Brasileiro. "Ferreira, Waldemar Martins"
Custo unit. Cr$: 0,8340 Total Cr$: 834,00
P/ 277,84 Subseqüente Cr$:
TP - 01 ☒ TP - 02 ☐
Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro Classificação: Livro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm. Nº págs.: 568
Papel: Texto: Off Set 63grs. Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Off Set 180grs. Capa: Três Cores/Preto
P/compor: sim P/fotolito: -x-x-x- C/correções:

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro Classificação: Livro

Plastificação: —

Outros: Título: O Senador Vergueiro.
"Forjas, Djalma"

Custo unit. Cr$: 1,8246

Total Cr$: 1.229,60

P/ 410,32 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☒ TP - 02 ☐

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº

Tiragem: 1.000 e Milheiro

Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.

Nº págs.: 336

Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.

Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Três Cores/Preto

P/compor: sim P/fotografar: -x-x-

C/correções:

Plastificação: —

Outros: Título: Em Torno da Constituição.
"Mangabeira, João"

Custo unit. Cr$: 0,7308

Total Cr$: 770,80

P/ 243,28 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☒ TP - 02 ☐

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº

Tiragem: 1.000 e Milheiro

Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.

Nº págs.: 312

Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.

Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Três Cores/Preto

P/compor: sim P/fotografar: -x-x-

C/correções:

Plastificação: —

Outros: Título: Formação Constitucional no Brasil.
"Roure, Agenor de"

Custo unit. Cr$: 0,6792

Total Cr$: 679,20

P/ 226,00 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☒ TP - 02 ☐

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº

Tiragem: 1.000 e Milheiro

Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.

Nº págs.: 304

Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.

Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Três Cores/Preto

P/compor: sim P/fotografar: -x-x-x-

C/correções:

Plastificação: —

Outros: Título: O Marquês de Olinda e seu Tempo.
"Porto, José da Costa"

Custo unit. Cr$: 0,6620

Total Cr$: 662,00

P/ 220,34 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☐ TP - 02 ☒

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº

Tiragem: 1.000 e Milheiro

Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.

Nº págs.: 200

Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.

Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Três Cores/Preto

P/compor: sim P/fotografar: -x-x-

C/correções:

Plastificação: —

Outros: Título: A Constituinte Perante a História.
Homem de Mello, Francisco Ignácio e Marcondes, Barão

Custo unit. Cr$: 0,4384

Total Cr$: 438,40

P/ 145,36 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☒ TP - 02 ☐

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº

Tiragem: 1.000 e Milheiro

Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.

Nº págs.: 292

Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.

Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Três Cores/Preto

P/compor: sim P/fotografar: -x-x-x-

C/correções:

Plastificação: —

Outros: Título: José Maria Paranhos, Visconde de Rio Branco.
"Beaurichet, Lidia"

Custo unit. Cr$: 0,6362

Total Cr$: 636,20

P/ 211,60 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☒ TP - 02 ☐

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº

Tiragem: 1.000 e Milheiro

Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.

Nº págs.: 300

Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.

Nº cores: Texto: Preto/Preto
Capa: Três Cores/Preto

P/compor: sim P/fotografar: -x-x-

C/correções:

Plastificação: —

Outros: Título: O Marquês de Abrantes.
"Calmon, Pedro"

Custo unit. Cr$: 0,6534

Total Cr$: 653,40

P/ 217,36 Subseqüente

Cr$:

TP - 01 ☒ TP - 02 ☐

Data: 07 / 08 / 1995

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm.
Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.
P/compor: sim P/fotografar: -x-x-x-
Plastificação:
Custo unit. Cr$: 0,3180
P/ 105,04 Subseqüente
TP - 01 TP - 02
Data: 07 / 08 / 1995
Classificação: Livro
Nº págs.: 144
Texto: Preto/Preto
Nº cores: Capa: Três cores/Preto
C/correções:
Outros: Título: História Breve do Constitucionalismo no Brasil.
"Franco, Sóbrinho Manoel de Oliveira"
Total Cr$: 318,00
Cr$:

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm.
Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.
P/compor: sim P/fotografar: -x-x-
Plastificação:
Custo unit. Cr$: 0,5846
P/ 194,32 Subseqüente
TP - 01 TP - 02
Data: 07 / 08 / 1995
Classificação: Livro
Nº págs.: 268
Texto: Preto/Preto
Nº cores: Capa: Três Cores/Preto
C/correções:
Outros: Título: Formação Constitucional no Brasil.
"Franco, Afonso Arinos de Melo"
Total Cr$: 584,60
Cr$:

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm.
Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.
P/compor: sim P/fotografar: -x-x-x-
Plastificação:
Custo unit. Cr$: 0,5330
P/ 177,04 Subseqüente
TP - 01 TP - 02
Data: 07 / 08 / 1995
Classificação: Livro
Nº págs.: 244
Texto: Preto/Preto
Nº cores: Capa: Três Cores/Preto
C/correções:
Outros: Título: Rui e os Constituintes de 91.
"Sá, Victor de"
Total Cr$: 533,00
Cr$:

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro
Classificação: Livro

Formato: 15,5cm. x 22,5cm.
Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.
P/compor: sim P/fotografar: -x-x-
Plastificação:
Custo unit. Cr$: 0,1890
P/ 61,84 Subseqüente
TP - 01 TP - 02
Data: 07 / 08 / 1995
Nº págs.: 84
Texto: Preto/Preto
Nº cores: Capa: Três Cores/Preto
C/correções:
Outros: Título: Conteúdo Social nas Constituições Brasileiras.
Lucas, Fábio
Total Cr$: 189,00
Cr$:

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm.
Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.
P/compor: sim P/fotografar: --x-x-x-
Plastificação:
Custo unit. Cr$: 0,1976
P/ 64,72 Subseqüente
TP - 01 TP - 02
Data: 07 / 08 / 1995
Classificação: Livro
Nº págs.: 88
Texto: Preto/Preto
Nº cores: Capa: Três Cores/Preto
C/correções:
Outros: Título: O Visconde do Rio Branco.
"Tamay, Visc. de"
Total Cr$: 197,60
Cr$:

CENTRO GRÁFICO
Coordenação de Atendimento ao Usuário

CUSTO ESTIMATIVO

Sujeito a alteração após o planejamento
e a apresentação dos originais.

INTERESSADO: SF - SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS SSG Nº
Tiragem: 1.000 e Milheiro
Formato: 15,5cm. x 22,5cm.
Papel: Texto: Off Set 63grs.
Capa: Off Set 180grs.
P/compor: sim P/fotografar: -x-x-
Plastificação:
Custo unit. Cr$: 0,3868
P/ 126,08 Subseqüente
TP - 01 TP - 02
Data: 07 / 08 / 1995
Classificação: Livro
Nº págs.: 176
Texto: Preto/Preto
Nº cores: Capa: Três Cores
C/correções:
Outros: Título: O Poder Moderador na República Presidencial.
"Medeiros, Antonio Augusto Borges"
Total Cr$: 386,80
Cr$:

PROCESSO Nº 016459/95-4

Senhor Diretor da SSETEC,

Transcorridos mais de vinte e cinco dias da emissão do Of. nº 133/93-SSETEC em que Vossa Senhoria solicita a dilatação d prazo para conclusão do levantamento dos custos editoriais referen direitos autorais e direitos editoriais.

Considerando o d ... o ... Resolução nº 63/95 manifestado em sua visita a e ... Lúcio Alcântara, de publicar com a m ... encontram nas condições legais ...

Solicito informar com a máxima urgência, a relação das mesmas, haja vista que teremos que submeter o presente processo à apreciação da Advocacia-Geral do Senado Federal, antes de sua apresentação à Mesa Diretora.

Em, 29 de agosto de 1995.

MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
Diretora da Secretaria de Documentação e Informação

PROCESSO Nº 016459/95-4

Senhora Diretora da SDINF,

Informamos a Vossa Senhoria que a Subsecretaria de Edições Técnicas vem empenhando-se ao máximo para, no menor prazo possível, entretanto, imprevisível, sermos capazes de apresentar o resultado final da pesquisa atinente a custos com a publicação das obras sugeridas pelo autor do Projeto de Resolução nº 63, de 1995 e atribuída a este órgão por indicação do relator do mesmo que, ele próprio, reconhece envolver "negociações complexas com autores e editores".

Passamos a considerar alguns aspectos da pesquisa solicitada e a relatar as providências tomadas pela SSETEC:

Foi realizado, inicialmente, o desmembramento dos custos em:

a)custos de impressão e

b)custos com pagamento de direitos autorais e editoriais.

As informações imprescindíveis para que o levantamento de custos de impressão (já concluído) fosse efetuado pelo CEGRAF (nº. de páginas de algumas obras sobre as quais não constava tal informação, tamanho da mancha e fontes originais de impressão, presença ou não de ilustrações) foram obtidas através de uma pesquisa conjunta da SSETEC com a Subsecretaria de Biblioteca, que consistiu na localização e acesso às obras originais (em sua maioria obras raras, algumas não existentes fisicamente no acervo do Senado), pesquisa essa que objetivou, ainda, a obtenção de informações que seriam necessárias ao levantamento de custos com direitos autorais e editoriais (possíveis reedições mais recentes das obras relacionadas, nomes ou endereços de editoras ausentes na lista original que integra a Justificativa do PR, e quaisquer outras informações que pudessem simplicar a segunda fase da pesquisa).

Os procedimentos utilizados por este órgão quanto ao levantamento de custos com possível necessidade de pagamento de direitos autorais e editoriais norteou-se pelo intuito de prestarmos, ao final do processo, informações técnicas, seguras e completas acerca do que nos foi solicitado. Para tanto, solicitamos a colaboração informal de eminentes conhecedores do Direito Autoral, dentre os quais o Dr. Carlos Fernando Matias (Titular da Cadeira de Direito Autoral da Universidade de Brasília, ex-presidente do extinto Conselho Nacional de Direito Autoral, Juiz e colaborador da Revista de Informação Legislativa), visando a adotarmos um plano de trabalho que nos possibilitasse alcançar o objetivo proposto com a maior brevidade.

Diante da legislação em vigor, especialmente a Lei nº. 5.988, de 14 de dezembro de 1973, "cabe ao autor o direito de utilizar, fruir e dispor de obra literária, artística ou científica, bem como o de autorizar sua utilização ou fruição por terceiros, no todo ou em parte" (Art. 29), e ainda, "depende de **autorização do autor** de obra literária, artística ou científica, qualquer forma de sua utilização, assim como...a edição..."(Art. 30, inciso I).

Há ainda outros dispositivos da referida lei que conferem complexidade à tarefa em pauta:

a) "Os direitos patrimoniais do autor perduram por toda sua vida"(Art. 42, caput);

b) "Os filhos, os pais, ou o cônjuge gozarão vitaliciamente dos direitos patrimoniais do autor que se lhes forem transmitidos por sucessão *mortis causa*".(Art. 42, Par.1º);

c) "Os demais sucessores do autor gozarão dos direitos patrimoniais que este lhes transmitir pelo período de sessenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subseqüente ao de seu falecimento" (Art. 42. Par. 2º);

d) "Para os efeitos desta Lei, consideram-se sucessores do autor seus herdeiros até o segundo grau, na linha reta ou colateral, bem como o cônjuge, os legatários e cessionários"(Art. 47);

Diante do exposto, o plano de trabalho a ser adotado, a nosso ver, deveria passar, necessariamente, pela obtenção das seguintes informações:

a) O autor está vivo ou não?
- b.1) Se vivo:
  - b.1.1) Onde se encontra?
  - b.1.2) Dispõe-se a autorizar a edição da obra pelo Senado?
    - b.1.2.1) Se sim:
      - b.2.1) Sob quê custo ou condições?
    - b.1.2.2) Se não:
      - b.2.2) Por quê?
- b.2) Se já falecido:
  - b.2.1) Em que ano faleceu?
    - b.2.1.1) Se faleceu há mais de sessenta anos:
      - b.2.1.1.1) Obra sob regime de domínio público.
    - b.2.1.2) Se faleceu há menos de sessenta anos:
      - b.2.1.2.1) Tem sucessores vivos?
      - b.2.1.2.2) Quem são?
      - b.2.1.2.3) Onde se encontram?
      - b.2.1.2.4) Dispõe ou dispõem-se a autorizar a edição da obra pelo Senado?
        - b.2.1.2.4.1) Se sim
          - b.2.1.2.4.1.1) Sob que condições?
        - b.2.1.2.4.2) Se não
          - b.2.1.2.4.1.2) Por quê?

Há ainda que se considerar que não existe no Brasil órgão que disponha de cadastro atualizado dos detentores dos direitos autorais de obras literárias, o que poderia simplificar em muito nossa pesquisa.

A Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, órgão oficial de registro de paternidade de obras literárias, havendo sido consultada por este órgão, informa que dispõe apenas de documentos referentes a registros, onde não consta, obviamente, a eventual data de morte dos autores. Ainda assim, solicitamos àquele órgão que nos enviasse toda e qualquer informação disponível, atinente às obras literárias em pauta, bem como a seus autores, material este que estamos aguardando.

A Ordem dos Advogados do Brasil também foi por nós contactada, em virtude de que os autores das obras em pauta, possivelmente, em sua grande maioria, tenham sido inscritos naquela instituição. Entretanto, não dispõe de cadastro geral de seus filiados a nível nacional.

O Sindicato Nacional de Editores de Livros (SNEL) foi por nós procurado. Dispõem apenas de uma publicação de onde constam nomes e

endereços de editoras filiadas, material que foi por nós solicitado, mas ainda não recebido. Tal material poderá ser-nos útil, caso existam contratos de edição em vigor entre os detentores atuais dos direitos autorais e alguma ou algumas das editoras filiadas àquela entidade, o que implicará em uma outra fase de negociações, além das já mencionadas, de modo a, corretamente, instruir o processo.

Desenganados da esperança de podermos obter em fonte única e oficial a informação básica inicial que seria o conhecimento da condição existencial dos autores (vivo ou morto?), bem como, caso já falecidos, o ano de seus falecimentos, recorremos recentemente a pesquisas em fontes "heterodoxas", entre as quais, obras de referência (dicionários e enciclopédias), onde pudemos obter, ainda que para apenas parte dos autores pretendidos as seguintes informações, as quais, alertamos, podem estar desatualizadas em virtude da defasagem entre a data da edição da obra de referência consultada e o presente momento: (segue)

Coleção #1: "HISTÓRIA CONSTITUCIONAL BRASILEIRA"

Nº. Of.	Autor	Título	Ano da edição original	Nasc./Falec.	Domínio Público
1	Ferreira, Waldemar Martins	História do Direito Constitucional Brasileiro	1954	1885 - 1964	Não
2	Mangabeira, João	Em Torno da Constituição	1934	1880 - 1964	Não
3	Lucas, Fábio	Conteúdo Social nas Constituições Brasileiras	1959	1931 -	Não
4	Franco, Afonso Arinos de Melo	Formação Constitucional no Brasil	1960	1905 - 1990	Não
5	Franco Sobrinho, Manoel de Oliveira	História Breve do Constitucionalismo no Brasil	1973	1916 -	Não
6	Roure, Agenor de	Formação Constitucional no Brasil	1914	1869 - 1935	Sim (em 1/1/96)
7	Carneiro, Levi	Pela Nova Constituição	1936	1882 -	Não
8	Sá, Victor de	Ruy e os Constituintes de 91	1950	1893 -	Não
9	Medeiros, Antonio Augusto Borges	O Poder Moderador na República Presidencial	1933	1863 - 1961	Não
10	Homem de Mello, Francisco Ignácio Marcondes, Barão	A Constituinte perante a História	1863	1837 - 1918	Sim

Coleção #2: "GRANDES NOMES QUE INTEGRARAM O SENADO FEDERAL"

Nº. Of.	Autor	Título	Ano da edição original	Nasc./Falec.	Domínio Público
1	Forjas, Djalma	O Senador Vergueiro	1924	-	?
2	Aguiar, Antônio Augusto de	Vida do Marquês de Barbacena	1896	-	?
3	Calmon, Pedro	O Marquês de Abrantes	1933	1902 -	Não
4	Besouchet, Lidia	José Maria Paranhos, Visconde de Rio Branco	1944	1908 -	Não
5	Taunay, Visc. de	O Visconde do Rio Branco	1985* (reedição)	1876 - 1958	Não
6	Porto, José da Costa	O Marquês de Olinda e seu Tempo	1974	1908 - 1984	Não

Excusamo-nos, antecipadamente, por qualquer falha técnica eventualmente contida em nosso plano de trabalho, o que certamente é possível, mas reafirmamos o esforço e dedicação empenhados por nossa equipe em dar à solicitação a nós confiada tratamento técnico condizente com a relevância do Projeto em pauta e com os níveis de qualidade que sempre buscamos observar e aprimorar.

Solicito a Vossa Senhoria que estas informações sejam anexadas ao processo nº 014850/95-8, que auxiliará o relator do processo, o Eminente Senador Teotônio Vilela Filho.

JOÃO BATISTA SOARES DE SOUSA
Diretor da SSETEC

Proc. nº 016459/95-4

Senhor Advogado-Geral,

Trata o presente de estudo solicitado pelo Senhor Senador Lúcio Alcântara, autor do Projeto de Resolução nº 63, de 1995, que institui duas coleções a serem editadas pela SSETEC.

Prevê o referido Projeto em suas disposições que as coleções serão compostas também por volumes que se constituam em obras relevantes, os quais serão reeditados cabendo à Subsecretaria de Edições Técnicas dentre outras incumbências, tratar também sobre os direitos autorais.

Assim, no sentido de melhor instruir o feito solicito a manifestação dessa Advocacia-Geral quanto à aplicação dos direitos autorais e editoriais decorrentes das reedições de obras através das coleções instituídas no Projeto de Resolução.

SDINF, 08 de Setembro de 1995.

MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
Diretora da Secretaria de Documentação e Informação

INFORMAÇÃO Nº 416/95-ASF
PROCESSO Nº 016.459/95-4

Direitos autorais e editoriais decorrentes de reedições de obras pelo Senado.

Senhor Advogado-Geral:

O Processo em epígrafe foi-nos encaminhado para manifestação quanto à aplicação dos direitos autorais e editoriais decorrentes das reedições de obras através das coleções instituídas no Projeto de Resolução nº 63, de 1995, de autoria do Senhor Senador Lúcio Alcântara.

2. Após analisar o Processo e em especial a Peça de fls. 24/29 elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas, pouco nos resta a indicar.

No caso em tela, a Casa há de se preocupar com o cumprimento, em especial do art. 30, I, da Lei nº 5.988, de 1973, verbis:

"*Art. 30. Depende de autorização do autor de obra literária, artística ou científica, qualquer forma de sua utilização, assim como:*

I - a edição;"

O dispositivo acima cria a impossibilidade da edição sem antes obter-se a necessária autorização dos autores ou das pessoas indicadas nos §§ 1º e 2º do art. 42 da mesma Lei.

Tal ato traz implícita a necessidade de Contrato, cuja minuta, porém, há de aguardar o conhecimento das condições do negócio, na forma dos artigos 58 a 72.

3. Solucionada a primeira parte, passar-se-á à segunda, objeto do art. 57, da Lei nº 5.988/73, verbis:

"*Art. 57. Mediante contrato de edição, o editor, obrigando-se a reproduzir mecanicamente e a divulgar a obra literária, artística, ou científica, que o autor lhe confia, adquire o direito exclusivo a publicá-la, e explorá-la.*"

Significa dizer que, se houve edições anteriores das obras abrangidas no Projeto, o respectivo Editor não pode ficar à margem das negociações com os Autores ou seus herdeiros.

4. Por derradeiro, há que se observar o disposto no art. 122 da Lei citada, que assim dispõe:

"*Art. 122. Quem imprimir obra literária, artística ou científica, sem autorização do autor, perderá para este os exemplares que se apreenderem, e pagar-lhe-á o restante da edição ao preço por que foi vendido, ou foi avaliado.*"

5. É a Informação.

Brasília, 21 de setembro de 1995.

ORLANGE MARIA BRITO
Assistente Jurídico

De acordo. Junte-se ao Processo e encaminhe-se à SDINF.

Brasília, 21 de setembro de 1995.

TEREZO DE JESUS TORRES
Advogado-Geral

PROCESSO 014650/95-8

Senhor Diretor-Geral,

Atendendo à solicitação do Senador TEOTÔNIO VILELA FILHO, Relator do Projeto de Resolução nº 63, de 1995, que "institui duas coleções a serem editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas, uma sobre história constitucional do país e outra sobre os grandes vultos que honraram o Senado", a Secretaria de Documentação e Informação, ouvidos os órgãos competentes, presta os seguintes esclarecimentos sobre a matéria:

a) o custo total da impressão das obras mencionadas na justificativa da Proposição está orçado em R$ 20.152,28 (vinte mil cento e cinquenta e dois reais e vinte e oito centavos) para publicação de 3.000 exemplares de cada uma, conforme documento apresentado pelo CEGRAF (fls. 21/22 do Proc. 016459/95-4).

b) não foram considerados, evidentemente, na importância supra referida os direitos de autores e editores os quais devem ser observados, nos termos dos arts 30, 32, 57 e 122 da Lei 5.988, de 14/12/73.

c) os estudos feitos, em face da legislação citada , concluíram no sentido de que somente a obra " A Constituinte perante a História", de Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, pertence ao domínio público e pode ser reeditada, sem que sejam pagos os direitos autorais;

d) a Subsecretaria de Edições Técnicas não dispõe de verba destinada ao pagamento a autores ou prefaciadores das obras editadas pelo Órgão. Os especialistas que se ocuparam do assunto têm colaborado graciosamente , a convite do Senado Federal .

Diante do exposto, a Secretaria de Documentação e Informação sugere a reedição em termos imediatos, da obra **A Constituinte perante a História**, seguindo-se-lhe, no próximo ano, da **Formação Constitucional do Brasil**, de Agenor de Roure . Quanto às demais obras indicadas propõe que sejam procedidas novas análises relacionadas, diretamente, com a questão dos diretos autorais.

Sugere, ainda, a substituição do título "*Perfil Parlamentar dos ex-Senadores*" por "*Grandes Vultos que Honraram o Senado Federal*" uma vez que a Câmara dos Deputados já edita publicação com título semelhante àquele.

SDINF, em 11 de outubro de 1995.

MARIA DE NAZARÉ PINHEIRO CARNEIRO
Diretora da Secretaria de Documentação e Informação

PARECER Nº 467, DE 1996

Da Comissão Temporária para estudo do Código de Trânsito Brasileiro sobre as emendas de plenário, em turno suplementar, oferecidas ao Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Relator: **Senador GILBERTO MIRANDA**

Cabe-nos, nesta oportunidade, apreciar as emendas oferecidas ao Substitutivo aprovado pelo plenário, em primeiro turno, no Projeto de Lei da Câmara, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Nossa tarefa circunscreve-se a opinar pela acolhida de proposições que visam a aperfeiçoar o texto do supracitado Substitutivo, tanto no sentido de incluir expressões ou dispositivos que contribuam para este objetivo, quanto no de escoimar ou alterar aqueles que se distanciam do aperfeiçoamento pretendido.

Estamos convictos de que o texto do Substitutivo aprovado constitui considerável avanço legislativo com relação às normas ora vigentes no País disciplinadoras do trânsito, daí porque o trabalho desta Relatoria deverá se orientar no sentido de não propor alterações profundas naquele texto, mas apenas sugerir a aprovação de emendas tópicas que venham, realmente, para contribuir a sua melhora.

Esta Relatoria alerta para o fato de que, em razão da vinculação de determinadas normas, o acolhimento de algumas emendas apresentadas implica a necessidade de se acatar outras proposições que tratam de dispositivos com elas relacionados.

Passamos ao exame das emendas apresentadas:

Emenda nº 001 - Trata-se de emenda estritamente de forma, que no sentir da Relatoria, merece acolhida porque aperfeiçoa o texto do Substitutivo. Somos pela acolhida da proposição.

Emenda nº 002 - A proposição em análise tem por escopo facilitar o fornecimento e troca de elementos informativos entre os órgãos e entidades executivos que integram o Sistema Nacional de Trânsito. A fórmula proposta, todavia, não atende da melhor maneira ao objetivo colimado que, a nosso ver está contido no teor da Emenda nº 51, que será apreciada posteriormente. Pelas razões expostas, sugerimos a rejeição da Emenda nº 002.

Emenda nº 003 - Pretende a Emenda solucionar a superposição existente nos arts. 7º, I e 9º do Substitutivo que atribuem ao CONTRAN e ao Ministério ou órgão federal a ser designado pelo Presidente da República a qualificação de coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

Por melhor harmonizar os referidos dispositivos, esta Relatoria dá preferência à redação atribuída pela Emenda nº 10 a ser apreciada posteriormente.

Por este motivo, sugerimos o não acolhimento da Emenda nº 003.

Emenda nºs. 004 e 005 - A pretensão contida nas Emendas em questão já se acha atendida no Substitutivo.

Somos pela prejudicialidade das proposições.

Emenda nº 006 - Em que pese a importância da polícia civil no âmbito de suas atribuições relacionadas com a segurança pública, especialmente nas funções de polícia judiciária, entendemos não se justificar a sua inclusão na composição do Sistema Nacional de Trânsito.

Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 007 - A proposta contida nesta Emenda melhor disciplina a composição do Sistema Nacional de Trânsito, ao relacionar em incisos próprios os órgãos já previstos no texto do Substitutivo.

Por razões de técnica legislativa, sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 008 - Não obstante os relevantes serviços prestados pelos Corpos de Bombeiros, especialmente por ocasião do pronto atendimento às vítimas de acidentes de trânsito, não nos parece aconselhável a sua introdução formal no Sistema, pois caso contrário até mesmo os estabelecimentos de saúde (clínicas, hospitais, etc.) poderiam pretender a sua inclusão no referido Sistema. Outro aspecto que deve ser levado em consideração é o fato de já estarem em funcionamento entidade privadas que, mediante convênios com as concessionárias de exploração de rodovias, prestam serviços de socorro e pré-hospitalares.

Tendo em vista a admiração, o respeito e a simpatia que todo o brasileiro deposita no trabalho árduo e heróico exercido pelos Corpos de Bombeiros, entendemos caber uma explicação mais detalhada da posição desta Relatoria, com relação às Emendas apresentadas que objetivam a inclusão destas corporações no Sistema Nacional de Trânsito.

A dificuldade maior enfrentada está na modificação, na última hora, de um complexo sistema que envolve diversos órgãos e entidades nos três níveis de governo (federal, estadual e municipal), com atribuições exaustivamente estabelecidas na Seção II, do Capítulo II do Substitutivo. A premência de tempo para se reanalisar esta intrincada malha de competências e evitar-se eventuais conflitos, levou-nos, mais por cautela e para se preservar o caminho já percorrido durante tantas negociações e estudos, a propor o não acolhimento das mencionadas Emendas. Em outra ocasião em que a matéria voltar a ser discutida no âmbito legislativo, a pretensão dos Corpos de Bombeiros e de outros segmentos próximos à "questão do trânsito", há de merecer atenção devida.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 009 - A nosso ver a Emenda restringe ao nível de Ministério a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, enquanto que a idéia contida no texto do Substitutivo é a de atribuir ao Chefe do Poder Executivo a designação de Ministério ou outro "órgão", como por exemplo, a criação de Secretaria vinculada à Presidência da República.

A Emenda, a nosso ver, retira do texto verdadeiro avanço, razão pelo qual sugerimos o seu não acolhimento.

Emenda nº 010 - Esta proposição corrige a imprópria superposição de competência coordenadora prevista nos arts. 7º, I e 9º do texto, daí por que sugerimos o seu acolhimento. Em decorrência do acatamento desta alteração, faz-se necessário, também, a inclusão do vocábulo "máximo" após a palavra "coordenação" nos seguintes dispositivos: § 2º do art. 11, inciso III do art. 12, § 1º do art. 13, incisos XXVII e XXVIII do art. 19 e art. 338, na forma das seguintes:

SUBEMENDA

O § 2º do art. 11 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Art. 11 .....

§ 2º - Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro ou dirigente de órgão a quem compete a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito".

SUBEMENDA

O inciso III do art. 12 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Art. 12 .....

III - porpor anualmente ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito um Programa Nacional de Trânsito compatível com a Política Nacional de Trânsito e com a Política Nacional de Transportes, com objetivos e metas alcançáveis para períodos mínimos de dez anos;"

SUBEMENDA

O § 1º do art. 13 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Art. 13 .....

§ 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".

SUBEMENDA

Dê-se aos incisos XXVII e XXVIII, do art. 19, respectivamente, as seguintes redações:

"Art. 19 .....

XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito, das decisões do CONTRAN;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito, com proposta de solução;"

SUBEMENDA

O art. 338 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Art. 338. É o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais), em favor do Ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender despesas decorrentes da implantação deste Código".

Emenda nº 011 - A composição do CONTRAN proposta pela Emenda conflita com os demais dispositivos e a estrutura do Sistema Nacional do Trânsito adotada pelo Substitutivo, o que nos leva a sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 012 e 013 - Sugerem a nominação da Polícia Rodoviária Federal no inciso II do art. 10 do Substitutivo.

As Emendas em questão devem ser consideradas prejudicadas, pois os dispositivos mencionados já contém a redação proposta, registrando-se que a Relatoria entende mais apropriada a fórmula sugerida pela Emenda nº 07, já apreciada ao nominar o órgão no art. 7º.

Emendas nºs. 14 e 14-A - A Relatoria concorda com a nominação pretendida proposta pelas Emendas em análise, sugerindo, assim, o seu acolhimento.

Emenda nº 15 - A pretensão contida na Emenda foi admitida, em parte, tendo em vista o acolhimento da Emenda anterior, cuja redação é mais precisa. Pelo acolhimento parcial.

Emenda nº 16 - Em que pese a importância prática da polícia civil, pelas razões aduzidas por ocasião da análise da Emenda nº 06, propomos o não acolhimento da Emenda ora em exame.

Emendas nºs. 17, 18, 19, 21, 22, 23 e 24 - Pretendem estas Emendas a inclusão, na composição do CONTRAN, previsto no art. 10 do Substitutivo, de um representante da entidade máxima dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e concessão de rodovias (Emendas nºs. 17, 18 e 19), de um representante da entidade sindical máximo nacional dos distribuidores de veículos automotores (Emendas nºs. 21, 23 e 24), e de um representante da Associação de Engenheiros Automotivos (Emenda nº 22).

A questão concernente à composição do CONTRAN ficou, a nosso ver, exaustivamente explicada no Parecer que oferecemos e que resultou aprovado por esta Comissão. Tendo em vista, porém, a necessidade de prover o CONTRAN de um grupo de especialistas muito próximo do setor de trânsito, houve por bem esta Relatoria porpor o acatamento das Emendas nºs. 21, 22, 23 e 24, no sentido de permitir às entidades mencionadas nas referidas proposições o assento naquele importante órgão colegiado, **mantendo a relatoria o parecer contrário às Emendas nºs 17, 18 e 19.**

Emenda nº 020 - A proposição em tela pretende disciplinar a designação do Coordenador das Câmaras Temáticas a representá-las no CONTRAN.

Data Venia, não nos parece a melhor solução aquela de atribuir-se ao Ministro a mencionada designação. No caso de silêncio da lei a indicação deverá provir da escolha das próprias Câmaras, o que é mais democrático e representativo, razão pelo qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 025, 026 e 033 - A Emenda pretende excluir a possibilidade de vir o Presidente da República a instituir outro órgão a si vinculado para coordenar o Sistema Nacional de Trânsito.

Pelas razões já expostas por ocasião da análise da Emenda nº.09 e porque se pretende elevar o nível hierárquico administrativo de órgão máximo coordenador de Sistema, sugerimos o não acolhimento das Emendas nºs. 25, 26 e 33.

Emenda nº 027 - Busca a proposição a inclusão de dispositivo criando, no art. 13 do Substitutivo a Câmara Temática de Medicina de Tráfego.

A proposta de se dotar o CONTRAN de um assessoramento próximo na área médica parece-nos medida de todo procedente, especialmente em razão de vários dispositivos constantes do texto em exame, tais como o limite de alcoolemia e a obrigatoriedade de cursos de primeiros socorros (arts. 164, 275 e 146, IV).

Sabendo-se que a maioria esmagadora dos acidentes de trânsito têm como causa o fator humano, entendemos conveniente a criação da referida Câmara que, certamente, deverá promover estudos de alto nível no sentido de encontrar soluções para reduzir os índices de

acidentes, ou da gravidade das lesões de suas vítimas. Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 028 - Busca a proposição acrescentar inciso ao art. 15, no sentido de incluir na composição dos CETRAN e do CONTRADIFE um representante da polícia civil.

Adotando as razões contidas no tópico referente às Emendas nºs. 06 e 16, sugerimos o não acolhimento, também, desta proposição.

Emenda nº 029 - As razões que nos levaram a propor o não acolhimento da Emenda nº 08 servem para justificar a proposta de rejeição da presente Emenda.

Emenda nº 030 - Trata-se de Emenda de caráter eminentemente redacional que, sem dúvida, aperfeiçoa o texto em exame. Somos pela sua aprovação.

Emenda nº 031 - Pretende a Emenda incluir na composição das JARI um representante da Polícia Militar do Estado e do Distrito Federal.

A nosso ver não procede a pretensão contida na Emenda, pois, não obstante a experiência que se supõe possuírem os briosos integrantes das Polícias Militares, as funções de policiamento ostensivo por eles desempenhados tornam inconveniente a apreciação de recursos contra autuações por eles próprios lavradas.

Somos pelo não acolhimento da proposição.

Emenda nº 032 - Data venia, não nos parece conveniente a supressão do inciso IV do art. 19, pois dispõe ele sobre procedimentos administrativos tendentes a "apurar, prevenir e reprimir atos eivados de irregularidades". Não se trata de inquérito policial, mas de sindicância em processo administrativo que deve ser aberto pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Cabe observar, ainda, que o dispositivo em tela se justifica em face de que estabelece o § 1º do mesmo art. 19.

Opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 034 e 035 - As emendas em análise pretendem modificar dispositivos constantes do art. 20 do Substitutivo, que disciplina as atribuições da Polícia Rodoviária Federal.

Com relação ao caput do mencionado artigo acha-se a proposta prejudicada, pois já se encontra nominado o órgão. No que concerne ao incisso III, entendemos correta a redação contida no Substitutivo, pois a expressão "autoridade de polícia de trânsito" não é aquela que melhor se adapta à PRF diante do próprio texto constitucional (art. 144, § 2º). Também no que concerne à inclusão do inciso XIV não procede a sugestão, diante do que dispõe o inciso IX do art. 21, que confere aos órgãos e entidades executivos rodoviários a fiscalização e autuação por excesso de peso, dimensões e lotação do veículo.

Resta-nos o exame do inciso VI, cuja modificação implica a autorização para a PRF "realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito".

Cabe observar que a autorização para a elaboração e encaminhamento de boletins de ocorrência e termos circunstanciados é objeto da Emenda nº 37, cujo parecer é pela aprovaçaõ parcial, para que os termos do dispositivo se igualasse ao inciso IV, do art. 23, que trata das Polícias Militares.

A nosso ver resta ainda, debater-se a questão da perícia, tão reclamada pela prestigiosa Polícia Rodoviária Federal.

A razão pela qual, até então, recusou-se esta Relatoria a incluir dentre as atribuições da PRF a realização de perícia é o fato de que o órgão não possui quadro de peritos (médicos, engenheiros, etc.), ou seja, especialistas capazes de elaborar laudos sobre os quais, nos termos do Código de Processo Penal, possa o Poder Judiciário fundar suas sentenças tanto no âmbito cível quanto no âmbito penal.

De registrar-se, porém, que em 3 de outubro de 1995, editou o Presidente da República o Decreto nº 1655, que atribui à PRF competência para a realização de perícia, salientando-se, neste passo, a afirmativa dos ilustres autores das Emendas na sua Justificação, verbis:

> "De acordo com o Relator da Comissão Especial, ilustre Senador Gilberto Miranda, "a outorga de competência para o DPRF para efetuar perícia e o que a ela se equipara - o levantamento do local do acidente -, afronta norma contida no Código de Processo Penal, qual seja a do art. 159, que exige que o exame de corpo de delito e outras perícias sejam, em regra, realizados por peritos oficiais". Assiste razão ainda ao preclaro Relator quando afirma que tais atividades devem ser exercidas por especialistas capacitados e que o DPRF ainda não os possui. Ocorre, porém, que, em cumprimento ao disposto no § 2º do art. 144 da Constituição Federal, o antigo DPRF foi transformado em órgão permanente, denominado Polícia Rodoviária Federal, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, estruturado em carreira, cujo plano prevê a criação dos cargos de peritos" (grifamos).

Deixamos de obstaculizar a pretensão, por estas razões, cabendo a esta Comissão a decisão final sobre o acolhimento parcial das Emendas, na forma da seguinte:

> SUBEMENDA
>
> Dê-se ao inciso IV do art. 20 a seguinte redação:
>
> "Art. 20 - Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:
>
> .....
>
> VI - realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrência e termos circunstanciados, teste de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos imprescindíveis à elucidação das causas dos acidentes de trânsito".

Emenda nº 036 - Dentro da estrutura adotada pelo Projeto oriundo da Câmara dos Deputados, de resto mantido quase integralmente pelo Substitutivo, parece-nos mais consentânea com as atribuições da Polícia Rodoviária Federal a fórmula redacional do inciso III do art. 20, razão pelo qual sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 037 - A Emenda pretende conferir à PRF a atribuição para elaborar boletins de ocorrência, que tantos benefícios trazem para os usuários e a Justiça. Tendo em vista, porém, que tal procedimento foi proposto, também, para as Polícias Militares, conforme sugere a Emenda nº 61 que será apreciada posteriormente, opinamos pela aprovação da Emenda, com a redação da SUBEMENDA às Emendas nºs. 34 e 35.

Emendas nºs. 038 e 039 - A estrutura da divisão de competências adotada pelo Substitutivo já confere poderes mais amplos à Polícia Rodoviária Federal do que aos órgãos e entidades rodoviários (DER e DNER).

Dotar-se a PRF de mais competência é possibilitar um conflito de atribuições inconveniente e desnecessário, pois o controle e fiscalização relacionados com o excesso de peso e dimensões dos veículos estão previstos no inciso IX do art. 21 do Substitutivo. Somos pelo não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 040 - A Emenda pretende restabelecer ao órgão ou entidade executivo rodoviário da União a competência atribuída aos similares estaduais, propondo alteração no inciso VI, do art. 21 e supressão do seu parágrafo único.

Opinamos pelo não acolhimento da proposição em face da divisão de competências estabelecidas estruturalmente no Projeto original e mantidas no Substitutivo, que confere à Polícia Rodoviária Federal as atribuições relacionadas com a fiscalização, autuação, etc. do trânsito nas estradas e rodovias federais.

Emendas nºs. 041 e 044 - A nosso ver, data venia, não procede a alegação de que poderá ocorrer conflito de atribuições entre órgãos executivos rodoviários e órgãos executivos de trânsito, no que concerne à suspensão ou cassação de direito de dirigir, previstos nos incisos III, V, VI e VII, do art. 255 do Substitutivo.

Tal conflito não existe porque o próprio item VI do art. 21 estabelece que o órgão ou entidade executivo rodoviário, além das penalidades de multa, somente podem aplicar as penalidades de "advertência por escrito", e as medidas administrativas. Opinamos pela rejeição das Emendas.

Emendas nºs. 042 e 043 - Objetivam as Emendas excluir do texto do inciso VI do art. 21 a remissão ao art. 22, V. Desta forma permanecerão com os órgãos ou entidades executivos rodoviários dos Estados, Distrito Federal e Municípios, também as atribuições relativas à fiscalização, nas estradas e rodovias, dos itens a que alude o inciso V do art. 22, de competência dos DETRAN. A providência merece o apoio desta Relatoria, que propõe o seu acolhimento.

Emenda nº 045 - A presente Emenda merece acolhimento porque aperfeiçoa a redação do caput do art. 22, harmonizando-a com a dos arts. 21 e 24, com exceção da palavra "executivas", que deve se manter no masculino em razão de regra gramatical que determina a sua concordância com a expressão "órgãos".

As alterações contidas no inciso II disciplinam com mais procedência a matéria.

Somos pela aprovação da Emenda, com a ressalva antes consignada na seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao caput do art. 22 e ao seu inciso II, as seguintes redações:

"Art. 22 - Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente".

Emenda nº 046 - A proposição em análise objetiva alterar a redação do inciso III do art. 22 do Substitutivo, no sentido de incluir a expressão "... inspecionar".

Na realidade, a idéia que se subtrai do texto é de que a inspeção veicular relativa às condições de segurança seja conferida aos DETRAN, ficando para os órgãos ou entidades de proteção ambiental dos próprios Estados, Distrito Federal e Municípios, os encargos com relação a inspeção dos veículos no que diz respeito à emissão de gases poluentes e ruído.

A fim de evitar possíveis dificuldades de interpretação, sugerimos o acolhimento parcial da Emenda nos termos da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao inciso III do art. 22 a seguinte redação:

"Art. 22 .....
.....

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente".

Emenda nº 047 - A Emenda, que propõe alterações nos arts. 22, 24, 121, 130 e 131, pretende conferir aos Municípios a atribuição para o licenciamento de veículos.

Em que pesem as razões relacionadas com a descentralização, que quase sempre são benéficas, no caso em tela não acreditamos que a medida seja conveniente. A grande dispersão de licenciamentos pelos mais de quatro mil municípios brasileiros poderá proporcionar sensível descontrole deste importante ato por parte das autoridades federais e nem sempre beneficiará aos municípios.

Por outro lado, para compensar os dispêndios municipais com a contrução, reforma e restauração de suas vias terrestres, já prevê a Constituição Federal a transferência de 50% do produto da arrecadação do IPVA (tributo estadual) para os municípios.

Tais razões, paralelamente a obstáculos de ordem prática que hão de surgir para a implementação desta nova sistemática, levam-nos a sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 048, 049, 050, 066 e 067 - Pretendem as proposições ora comentadas que se inclua no rol de competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a

fiscalização, autuação e aplicação de penalidades por "excesso de velocidade", alterando-se, para tanto, a regra da alínea "d", do item V, do art. 22 ou suprimindo a alínea "e" do inciso VI, do art. 24.

A nosso ver tal medida somente contribuiria para estabelecer um acentuado conflito de atribuições entre estes órgãos e aqueles municípais, cujas competências acham-se discriminados no art. 24, especialmente no seu inciso V.

Tendo em vista que em princípio, os DETRAN passam a fiscalizar e controlar os aspectos relacionados com o CONDUTOR e o VEÍCULO, enquanto que aos municípios se atribui a tarefa de exercer a fiscalização sobre o ESTACIONAMENTO e a CIRCULAÇÃO (VIA), entendemos desaconselhável qualquer alteração nesta oportunidade. De igual forma deixamos de acatar a Emenda nº 67, de autoria do Senador Roberto Freire, pelos mesmos motivos ora expostos.

Sugerimos o não acolhimento das Emendas em exame.

Emenda nº 051 - A presente Emenda visa a estabelecer disposição que autoriza o acesso dos dados cadastrais de veículos e condutores aos órgãos ou entidades executivos de trânsito municipais, para que possam eles desempenhar com eficiência suas novas atribuições.

Tendo em vista, porém, a extensão redacional do dispositivo do inciso XII do art. 22 com o adendo proposto, sugerimos que a redação da Emenda constitua novo inciso daquele artigo.

Somos pela aprovação da Emenda, nos termos da ressalva consignada, na seguinte:

SUBEMENDA

Acrescente-se o seguinte inciso XIII ao art. 22, renumerando-se o seguinte:

"Art. 22

XIII - fornecer aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências".

Emendas nºs. 052, 053 e 054 - As proposições destinam-se a nominar as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal.

Seguindo os exemplos de dispositivos anteriores, que passaram a nominar as Polícias Militares, sugerimos o acolhimento das Emendas em análise.

Emendas nºs. 055 e 056-A - Data máxima venia, não nos parece conveniente o acolhimento das Emendas em questão, pois, no que concerne ao trânsito, as Polícias Militares exercem as funções de policiamento ostensivo, mas não podem ser consideradas "autoridades de polícia", senão de "agentes da autoridade".

Tal titulação não deve nem pode ser considerada como um desprestígio para o policial que, conforme o caso, em matéria de segurança pública stricto sensu, é considerado "autoridade de segurança".

No que diz respeito ao Sistema Nacional de Trânsito, as Polícias Militares, que prestam inestimáveis serviços nesta área, estão vinculadas, mediante convênios, aos órgãos ou entidades executivos de trânsito (DETRAN- Secretarias Municipais ou Departamentos de Estradas de Rodagem). Estes são, na verdade, as autoridades com circunscrição sobre as respecitvas vias terrestres e, portanto, se constituem em "autoridades de trânsito. Não se aplica, no caso, a regra do § 5º do art. 144 da Constituição Federal.

Estas razões levam-nos a propor o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 056 -A proposição busca alterar o inciso II do art. 23 do Substitutivo.

Embora se reconheça a intenção do ilustre autor em aperfeiçoar o texto em comento, não nos convencemos da conveniência da Emenda.

Na realidade, parece estar havendo confusão entre a ação fiscalizadora, latu sensu, que pode ser exercida por policial militar e por agente civil, e o "policiamento ostensivo de trânsito" que somente pode ser exercido por policial. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs 057, 058, 059 e 060 - Visam as Emendas em tela alterar o inciso III, do art. 23 do Substitutivo, no que diz respeito às duas primeiras enquanto que as seguintes buscam acrescentar, também § 2º ao referido artigo.

As modificações prospostas distorcem a estrutura correspondente à divisão de competências adotada pelo Substitutivo, pondo em risco a própria integração do sistema.

Pela não aprovação das Emendas.

Emenda nº 061 - A Emenda contribui para o aperfeiçoamento do texto do Substitutivo ao prever a elaboração de "boletins de ocorrência", nos casos de acidentes de trânsito.

Registramos que, por amor à isonomia e à harmonia de tratamento, a Relatoria sugere que a mesma redação proposta por esta Emenda, que deve ser acolhida, seja adotada, em parte, no inciso VI do art. 20.

Pela aprovação da Emenda.

Emendas nºs 062, 063 e 064 - Objetivam as proposições alterar o parágrafo único do art. 23 do Substitutivo.

Em que pese o esforço despendido no sentido de justificar as modificações, prefere a Relatoria a redação do texto Substitutivo por melhor atender ao interesse público, uma vez que as frações especializadas e treinadas, integradas por homens com perfil vocacional adequado haverão de contribuir para a elevação do nível dos policiais militares que desempenham tão importante em pról da sociedade.

Sugerimos o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 065 - Objetiva a presente Emenda acrescentar parágrafo ao art. 23 do Substitutivo no sentido de fixar atribuições dos Corpos de Bombeiros Militares, atribuições estas já inerentes às funções essenciais desta briosa corporação.

Como ficou registrado por ocasião da análise de outras proposições, é inquestionável a importância do trabalho dos Corpos de Bombeiros, daí porque não vemos obstáculo à inclusão do referido dispositivo.

Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 068 - Parece-nos desnecessária a inclusão pretendida em face do que dispõe o inciso XVIII do mesmo art. 24, razão pela qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 069 - Pretende a Emenda acrescentar parágrafo ao art. 25 do Substitutivo conferindo às Polícias Militares, independentemente de convênio, poderes para autuar e encaminhar às autuações ao órgão ou entidade de trânsito competente.

Tal procedimento, a nosso ver, subverte a ordem de operação e planejamento sobre a via, a ponto de deixar a autoridade de trânsito sem o necessário controle sobre as ações desenvolvidas.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 070 - A proposição em exame reveste-se de grande importância para o sistema, como de resto acontece com a Emenda nº 02, já analisada. Todavia, a redação sugerida pela Emenda nº 51 (com parecer favorável ao acolhimento) parece-nos melhor atender ao objetivo almejado.

Somos, portanto, pelo não acolhimento da emenda.

Emenda nº 071 - Como se trata de discriminações de infrações, parece-nos conveniente que tais normas jurídicas sejam veiculadas por decreto, no mínimo, e não por resolução do CONTRAN.

Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 072 - A nosso ver a proposição não deve ser acolhida. A regra do inciso V, do art. 30, que se pretende alterar, é norma geral de circulação e conduta, para todos os tipos de veículos enquanto que a do art. 60 do Substitutivo, o qual permite a circulação de bicicletas nos passeios (desde que devidamente sinalizado) é regra específica que, portanto, configura exceção.

Não há, data venia, contradição entre os dispositivos.

Emenda nº 073 - Pretende a Emenda acrescentar alínea "e" ao inciso VII, do art. 30, no sentido de determinar a conduta do ciclista ao ouvir o alarme sonoro dos veículos de emergência.

Tal dispositivo, a nosso ver, é desnecessário em razão do que dispõe a alínea a do mesmo inciso, verbis:

> "VII -
>
> a) quando tais dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade desses veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando se necessário" (grifamos).

Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 074 - Visa a proposição alterar a redação do § 2º do art. 30, incluindo na ordem de responsabilidade os veículos não motorizados.

Parece-nos providência acertada que tem em vista melhorar o nível de segurança no trânsito, daí porque opinamos favoravelmente ao acolhimento da Emenda.

Emenda nº 075 - A Emenda em questão aperfeiçoa a redação do inciso II, do art. 39 do Substitutivo, razão pela qual propomos o seu acolhimento.

Emenda nº 076 - A Emenda em apreço seria procedente se as vias de que trata o art. 61 não fossem, apenas, para veículos automotores, como de resto acontece com a legislação vigente. Tendo em vista, ainda, o excesso de detalhamento proposto, opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nºs. 077 e 078 - As Emendas em análise visam alterar a redação do art. 67 do Substitutivo, o qual dispõe sobre o controle ambiental no que concerne à emissão de gases poluentes.

Data venia, das razões aduzidas pelos ilustres autores das proposições, por se tratar de matéria técnica e complexa que se reveste de grande importância social, especialmente nos grandes centros urbanos, parece-nos conveniente a manutenção do texto contido no Substitutivo. Somos pelo não acatamento da Emenda nº 77. De registrar-se que a Emenda nº 78 foi retirada pelo seu autor, consoante Requerimento nº 741/96.

Emendas nºs. 079 e 080 - Ambas as Emendas visam corrigir omissão apresentada no parágrafo único do art. 67, com relação ao Distrito Federal.

Por mais se aproximar do texto adotado no Substitutivo, parece-nos mais própria a redação sugerida pela Emenda nº 79, razão pela qual sugerimos o acolhimento integral desta proposição e o parcial da Emenda nº 80, nos termos da redação dada pela Emenda nº 79.

Emenda nº 081 - Parece-nos nobre a intenção do ilustre autor da Emenda ao prever passeio ou faixa destinado a veículos não autorizados. A questão que nos preocupa e inibe a adotar a providência no plano nomativo é a sua aplicação prática.

Com efeito, de pouco adiantará se inserir dispositivo desse teor, se os recursos financeiros e execução de grande parte das obras viárias não permitirem a sua construção.

A alternativa nestes casos seria desastrosa: - ou não se executa a obra por falta de recursos para construir mais esta benfeitoria ou se descumpre a lei. A hipótese é típica da engenharia de tráfego a quem cabe a solução.

Diante desta lamentável constatação achamos mais cauteloso sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 082 - Pelas razões aduzidas quando do exame da Emenda nº 01, opinamos pelo acatamento desta Emenda.

Emenda nº 083 - A Emenda pretende acrescentar na redação do art. 81, caput, a expressão " ... em seu anexo II".

Não procede, data venia, a alteração, pois segundo o disposto no art. 335 do Substitutivo, os sinais de trânsito previstos no Anexo II são temporários e correspondem à legislação vigente, até que, no prazo de 360 dias, o CONTRAN aprove o conjunto de sinais.

Portanto, não procede a menção ao Anexo II no corpo das disposições definitivas.

Pelo não acolhimento da proposição.

Emenda nº 083-A, 084 e 085 - A relação entre os concessionários do serviço público e o poder concedente é de cunho contratual, mas deve-se levar em consideração que as empresas que atuam nesta área necessitam de instrumento legal que permitam a sua pronta ação nos casos de controle e sobre veículos que provoquem danos às rodovias.

Por outro lado, somente o CONTRAN, no âmbito de suas atribuições, em casos em que se faça necessário, pode regular a atuação dos entes concessionários. Estas razões parecem-nos suficientes para propor o acolhimento das Emendas ora comentadas.

Em face da alteração introduzida no art. 7º do Substitutivo em razão do acolhimento da Emenda nº 07, necessário se faz a modificação redacional do parágrafo proposto pelas Emendas ora analisadas, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Acrescente ao art. 93 do Substitutivo o seguinte parágrafo terceiro:

"Art. 93.....

§ 3º. O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV, V e VI do art. 7º."

Emenda nº 086 - A Emenda objetiva acrescentar parágrafo ao art. 96 do Substitutivo, no qual fica a autoridade que recusa a permissão para a realização de evento em via pública obrigada a indicar alternativa de local aberta nas proximidades, para que o evento se realize.

Data venia, parece-nos despropositado tal encargo a ser exercido pela autoridade de trânsito. Entendemos, em primeiro lugar, que o interesse público deve sempre prevalecer, daí porque se concede à autoridade com circunscrição sobre a via o poder para vetar a obra ou evento. Em segundo lugar, somente os interessados, segundo as suas conveniências poderão discenir sobre a escolha do local para a manifestação e solicitar nova permissão a quem de direito.

A proposta em exame, de certa forma, está transferindo para a autoridade uma obrigação que ela, no mais das vezes, não tem condições para cumprir.

Somos, pois, pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 087 - A proposição objetiva alteração redacional no § 2º do art. 96 do Substitutivo, de forma a transferir para a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via a obrigação de comunicar sobre a interdição da via, e a indicação dos caminhos alternativos.

A nosso ver o texto do Substitutivo melhor regula a questão, pois se a interdição se der em razão de evento autorizado, aos responsáveis pelo evento devem recair as despesas com a comunicação, não cabendo ao Poder público arcar com gastos originados por outrem.

Somente nos casos de obras ou eventos patrocinados pelo Poder público a ele cabe promover a comunicação.

Pelas razões expostas sugerimos o não acatamento da Emenda.

Emenda nº 088 - A proposição em exame sugere alteração no § 3º do art. 96.

A nosso ver não procede a preocupação do ilustre autor da Emenda, no sentido de fixar com precisão o agente infrator sujeito à multa prevista no referido dispositivo.

No caso, parece-nos haver perfeita harmonia e integração entre o mencionado § 3º do art. 96 e o § 3º do art. 1º do Substitutivo, razão porque propomos o não acatamento da Emenda.

Emenda nº 089 - A presente Emenda pretende acrescentar § 4º ao art. 100, bem como alterar o § 1º do art. 323.

Na realidade, a proposição objetiva reativar parte de uma diretriz eliminada pelo Substitutivo, que transferiu para a legislação complementar (resoluções do CONTRAN) a disciplinação referente ao peso e dimensões dos veículos, para não "engessar" o texto.

Em tópico relacionado com a matéria, assim se manifestou esta Relatoria no corpo do Parecer aprovado por este colegiado:

"Com o objetivo de não "engessar" as normas disciplinadoras da classificação dos veículos quanto a aspectos de ordem técnica, normas estas que se acham intimamente ligadas aos avanços tecnológicos da indústria automobilística, em geral, propusemos a retirada dos dispositivos que fixam parâmetros relacionados com as dimensões e peso de veículos, deixando tais estipulações para a legislação infralegal.

Evita-se, com esse procedimento, as formalidades próprias de um novo processo legislativo no caso de necessidade de alteração de um simples dado relativo àqueles itens antes mencionados (dimensões e peso, por exemplo).

O vigente Código Nacional de Trânsito (Lei nº. 5.108/66), sabiamente, outorga ao Regulamento tal disciplinação (art. 35).

Parece-nos aconselhável que essa matéria, de resto constantemente sujeita a novas medições, em razão dos vertiginosos avanços tecnológicos, não fique atrelada a normas jurídicas rígidas as quais, pela sua natureza, exigem longos períodos de elaboração em caso de necessidade de mudança".

Por outro lado, qualquer alteração que se proceda no art. 323 implica mudança na legislação vigente (art. 81 do Regulamento do Código Nacional do Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16/01/68, com redação dada pelo Decreto 88.686, de 06/09/83), pois aquele dispositivo apenas repisa a legislação em vigor (é norma transitória) até que o CONTRAN venha a fixar novos limites.

Diante do exposto, não há como se adotar a Emenda, que deve ser rejeitada.

Emenda nº 090 - A presente Emenda foi retirada pelo seu ilustre autor, consoante o Requerimento nº 741/96.

Emenda nº 091 - Objetiva ela alterar a redação do § 3º do art. 105 do Substitutivo. É evidente o aperfeiçoamento do texto do referido dispositivo pela Emenda em exame, ao complementar, com propriedade, a idéia de se exigir dos profissionais responsáveis pelas inspeções veiculares, tanto no que concerne à segurança veicular, como na verificação da emissão de gases poluentes e de ruído. Propomos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 092 - A presente Emenda objetiva suprir a omissão do Distrito Federal como pessoa política com competência legislativa e organizacional concorrente com relação à inspeção veicular concernente à emissão de gases poluentes e ruído.

A iniciativa merece acolhida, mas nos termos da redação básica adotada pelo § 4º do art. 105 do Substitutivo, ou seja, acrescentando-se, apenas, a expressão "Distrito Federal" após a palavra "Estados".

Somos, assim, pelo acolhimento parcial da Emenda, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

O § 4º do art. 105 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 105 -

§ 4º - Cabe aos Municípios e, concorrentemente aos Estados e ao Distrito Federal, legislar, organizar e prestar os serviços, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, relativos à inspeção veicular de emissão de gases poluentes e ruídos, devendo o CONTRAN criar meios para que essa inspeção se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que trata este artigo".

Emendas nºs. 093, 094 e 095 - As proposições em exame pretendem excetuar da regulamentação do CONTRAN a obrigatoriedade do cinto de segurança nos ônibus em percursos em que seja permitido aos passageiros viajar em pé.

Não nos parece procedente a preocupação dos ilustres autores das Emendas, pois por se tratar de regulamentação ampla e de nível técnico complexo, parece-nos que a melhor solução é a de se confiar ao CONTRAN, por sua inequívoca eficiência, a disciplinação da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em todos os veículos, de acordo com as circunstâncias e peculiariedades de cada um.

Somos pelo não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 096 e 098 - As Emendas ora em comento visam elevar de 3.500 kg para 4.536 kg o peso bruto total dos veículos aludidos no inciso II do art. 106, sujeitos à obrigatoriedade de pintura de faixas de segurança e de registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo).

Diante das razões de ordem técnica apresentadas pelos ilustres autores das proposições, sugerimos o acolhimento das Emendas, com o registro que se segue.

Observando-se que na Emenda nº 98 foi omitida a palavra "total", após a expressão "peso bruto", daí porque oferecemos a seguinte:

SUBEMENDA

O Inciso II, do art. 106 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Art. 106 -.....

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, o de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg (quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas), faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo".

Emenda nº 097 - A Emenda em análise tem por objetivo retirar do texto do inciso II do art. 106 a obrigação da pintura de faixas de segurança para melhor visibilidade, nas laterais e na traseira para veículos de transporte de passageiros e de carga.

Não obstante as razões alinhadas pelo ilustre autor da proposição, que entende dispensável tal sinalização, por amor à cautela e à segurança que deve ser redobrada, especialmente nas estradas e rodovias, ousamos discordar da justificativa apresentada, para opinar pela manutenção da exigência, especialmente em vista do aumento da conspicuidade dos veículos demonstrada nos países que adotam o sistema.

A pintura nos pará-choques, sem a utilização de material retro refletor é insuficiente, em muitos casos, para evitar colisões, especialmente à noite.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 099 - A proposta em análise pretende excluir da obrigatoriedade dos veículos a que se refere o item II do art. 106 a pintura de faixas, além de transferir para o CONTRAN a fixação do peso bruto total dos veículos a serem equipados com tacógrafo.

O limite de peso aludido no dispositivo em questão deverá ser elevado para 4.536 quilogramas por razões de ordem técnica, se aprovadas as Emendas nºs. 96 e 98, o que constitui verdadeiro avanço com relação à legislação em vigor.

A nosso ver é conveniente, no caso, estabelecer-se na lei a fixação do peso, evitando-se maiores delongas sobre esta questão, registrando-se, ainda, que várias consultas foram formuladas por esta Relatoria às fontes mais competentes para opinar sobre o assunto.

Sugerimos o não acatamento da Emenda.

Emenda nº 100 - A Emenda em tela pretende incluir, dentre os equipamentos obrigatórios previstos no inciso II do art. 106 o "totalizador de excesso de esforços horizontais".

No Parecer aprovado por esta Comissão, assim nos manifestamos sobre a matéria, verbis:

"Em que pesem os argumentos trazidos para que se mantenha no texto o inciso IV do art. 111, entendemos que os mesmos não resistem à uma análise mais aprofundada da questão que, em última instância, leva-nos à valoração da já mencionada relação "custo/benefício".

Com efeito, não obstante as considerações aduzidas no trecho transcrito, registramos alguns obstáculos à manutenção do citado dispositivo que nos parecem intransponíveis.

Em primeiro lugar, como de resto afirma a justificativa que acompanha a Emenda nº 69, que propõe a supressão do inciso IV do art. 111, "...O equipamento mencionado, totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais não é conhecido como dispositivo de segurança pela indústria automobilística mundial. Não existe literatura a seu respeito nem se sabe como poderá contribuir para a segurança veicular".

Ora, a falta de informações seguras acerca da eficiência do equipamento para evitar acidentes, por si só constitui entrave à obrigatoriedade de instalação do "totalizador" na 8ª frota mundial de veículos automotores, embora se sustente que se trata de equipamento inventado no Brasil.

Ademais, ficou insuficientemente demonstrada a utilidade do aparelho para efeito de fiscalização e controle, pois o simples fato de haver sido detectado um excesso de esforço horizontal proveniente da entrada incorreta em curvas, arrancada e freada brusca, não implica, obrigatoriamente, a prática de infração sujeita a qualquer penalidade.

A utilização do supracitado aparelho, segundo informações colhidas por esta Relatoria, melhor atende aos frotistas que pretendem reduzir seus custos, mediante controle permanente dos seus motoristas, mas não deve ser transplatada para a lei, como regra obrigatória de instalação. Se, por ventura, os testes demonstrarem o contrário, nada há que impeça o CONTRAN de expedir Resolução determinando a compulsoriedade da instalação do "totalizador" nos veículos que mencionar".

Pelas razões ora alinhadas, opinamos pelo não acatamento da Emenda.

Emenda nº 101 - Tem a proposição por escopo a supressão do inciso III, do art. 106 do Substitutivo, o qual prevê, dentre os equipamentos obrigatórios "dispositivo que permita a identificação automática do veículo".

Fundou o ilustre autor da Emenda a sua justificação nos malefícios que o equipamento deverá trazer para o usuário, pela quebra de sua privacidade, pois cabe " ... ao consumidor a opção de ter ou não o seu veículo identificado automaticamente onde quer que ele esteja" (verbis).

Não nos parece, data venia, que seja este um entrave para a utilização do referido equipamento eletrônico, pois o número de veículos que passarão a trafegar com segurança pelas nossas estradas e rodovias supera eventuais casos de "quebra de privacidade", que não chegam a alarmar, pois se alguém se encontra em trânsito com seu veículo - e não é fantasma -, está sempre sujeito a ser reconhecido, por si ou por seu veículo.

Os benefícios que o equipamento poderá trazer para os usuários e as autoridades, no nosso entender, superam as eventuais dificuldades apontadas.

Cabe observar, por oportuno, que não se trata de monitoramento "via satélite", mas de sistema integrado por computadores.

Transcrevemos, neste passo, trecho do Parecer que encaminhou o Substitutivo ao plenário, que justifica o disposto no inciso III, do art. 106, verbis:

"A identificação eletrônica viabiliza a fiscalização automática das condições de circulação dos veículos, possibilitando a verificação instantânea de dados relevantes, tais como, identificação do proprietário, o licenciamento, o pagamento de multas de trânsito, a inspeção veicular periódica, etc. Com isso, será possível inibir-se, em muito, o roubo e o furto de veículos e tornar-se-á mais rápida e segura a passagem pelos postos de pedágio.

Tal equipamento ensejará às praças de pedágio e postos de fiscalização as condições ideais para o mais abrangente controle sobre a própria vida do veículo, além de proporcionar maior conforto para os usuários".

Propomos, assim, o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 102 - A proposição em análise pretende alterar a redação do inciso VI, do art. 106, no sentido de transferir para o CONTRAN a regulamentação do dispositivo destinado ao controle da emissão de gases poluentes e de ruído.

Justifica-se, a nosso ver, a alteração proposta, pois sendo tecnológicamente possível, nada deve impedir a instalação do referido equipamento nos veículos usados.

Propomos o acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 103 e 104 - Não obstante deva-se elogiar o zêlo e a preocupação dos ilustres autores das Emendas em análise, não nos parece, data venia, que mereçam elas prosperar.

A regra do art. 108, como observa com propriedade a justificativa das proposições, não constitui norma tendente a disciplinações de concessão ou permissão de serviços de transporte, mas mera autorização para a circulação de veículos para o transporte de passageiros, a título precário.

Não vemos razão, portanto, para se proceder às mudanças sugeridas.

Propomos o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 105 - A Emenda em exame pretende incluir no § 3º do art. 111 mais uma condição para o uso de painés publicitários nos veículos de transporte coletivo de passageiros, qual seja, a de que a publicidade "contribua para a redução tarifária".

A idéia é a de repetir no Código o disposto no § 1º do art. 91 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, com a redação que lhe atribuiu o Decreto nº 1.683, de 25/10/95.

Trata-se de providência que pode merecer acolhida no plano financeiro ou econômico, como medida de "política tarifária", mas jamais conter-se no conjunto de normas que compõem um "Código de Trânsito".

Esta questão deve ou pode ser objeto de discussão e negociação entre o poder concedente (federal, estadual, distrital ou municipal) e os empresários de transporte.

Somos, por estas razões, pelo não acatamento da Emenda.

Emenda nº 106 - Pretende a Emenda alterar o caput do art. 115 do Substitutivo, dispensando o uso do lacre nas placas dos veículos automotores.

Entedemos mais segura a manutenção do mencionado lacre para se evitar eventuais procedimentos de fraude.

Pelo não acolhimento da proposição.

Emenda nº 107 - Trata-se de proposição de caráter redacional que visa a evitar dúvida de interpretação com relação ao órgão executivo de trânsito a quem cabe o registro dos veículos automotores.

A sugestão aperfeiçoa o texto e, por isso, merece acolhimento.

Emenda nº 108 - A presente Emenda objetiva a transferência de parágrafo único do art. 121 para o § 2º do art. 131, remunerando-se as demais.

Procede a alteração proposta, pois o selo a que se refere o paragráfo único do art. 121 deverá ser afixado no veículo por ocasião de cada licenciamento, daí porque melhor se situa a norma do corpo do art. 131.

Sugerimos o acatamento da Emenda.

Emenda nº 109 - Procede, em parte, a justificativa do ilustre autor da Emenda ao observar que o prazo para o registro somente está fixado para o caso de transferência de propriedade do veículo (§ 1º do art. 123).

Pretende ele que este prazo se estenda para as demais hipóteses previstas no art. 123, tais como mudança de município do proprietário (inciso II), alteração de característica do veículo (inciso III) e mudança de categoria (inciso IV).

A intenção do texto, ao contrário, é a de somente conceder prazo (30 dias) para o registro no caso de transferência da propriedade, enquanto que para os demais casos o registro deve ser imediato.

Em razão da dúvida surgida, pretende esta Relatoria propor, a final, nova redação ao § 1º do art. 123.

A redação proposta na Emenda, entretanto, não atende integralmente aos objetivos colimados, daí porque propomos o acolhimento parcial, nos termos da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao § 1º do art. 123 a seguinte redação:

"Art. 123.....

§ 1º. No caso de transferência de propriedade o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas."

Emendas nºs. 110, 111, 112, 113 e 114 - Pretendem as Emendas a inclusão de artigo no Capítulo XII do Substitutivo, que disciplina o LICENCIAMENTO.

Trata-se de regra que condiciona a regularização de veículos (registro, licenciamento e emplacamento) de característica comercial (taxis, ônibus, caminhões, etc.) à prévia autorização por parte do poder concedente.

A medida já é adotada atualmente e se faz necessária para a concessão das chamadas "placas vermelhas". Somos favoráveis à aprovação das Emendas.

Emenda nº 115 - Propõe a Emenda a obrigação de visto a ser concedido pelo município para que um veículo licenciado em outro município venha a transitar por mais de 30 dias.

A sugestão, data venia, não nos parece aceitável por vedação constitucional, tendo em vista que a norma do inciso XV, do art. 5º estabelece que "é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens".

Por outro lado, tal preceito, além de carecer de sanção pelo não cumprimento da obrigação é de controle prático impossível, pois a forma de fiscalizar a permanência de um veículo em um município é tarefa difícil.

Ademais, nos grandes centros urbanos é comum a existência das chamadas "cidades dormitórios", nas quais habitam milhares de pessoas que gravitam em torno de cidades com grande concentração de indústrias, de forma que há, na prática, uma verdadeira superposição de municípios, dificultando, ainda mais, a fiscalização e o controle do período de tempo de trânsito dos veículos licenciados nos municípios vizinhos.

Em fim, razões de ordem jurídica e de ordem prática, a nosso ver, desaconselham o acatamento da Emenda.

Emenda nº 116 - Pretende a Emenda a supressão do art. 134 do Substitutivo.

Embora se possa reconhecer que o referido dispositivo não esteja redigido da melhor forma, daí porque devemos propor a sua alteração, não há negar que seja ele de grande importância para assegurar o recolhimento de multas decorrentes de infrações cometidas pelo antigo proprietário.

Opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 117 - A proposta formulada pela Emenda em exame soluciona, em parte, a questão da transferência de propriedade dos veículos automotores, mas a nosso ver, ainda deixa a desejar, por não induzir a regularização rápida da situação.

Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 118 - A fórmula sugerida pela Emenda, a nosso ver, melhor atende aos objetivos de resguardar a cobrança das multas nos casos de comercialização de veículos usados, pois obriga o proprietário antigo a comunicar a transação ao respectivo DETRAN, sob pena de ficar responsável, solidariamente, pelas penalidades cominadas até a efetiva comunicação.

Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 119 - Trata-se de proposição que possui caráter redacional, que supre omissões encontradas no texto do caput do art. 139, no que diz respeito ao Distrito Federal.

Sugerimos o acatamento da Emenda.

Emendas nºs. 120; 121 e 122 - As presentes Emendas pretendem incluir, dentre os requisitos para a concessão ou renovação do documento de habilitação a apresentação de certidão negativa de feitos criminais ajuizados, relativamente aos crimes de roubo, sequestro, estupro, atentado violento ao pudor, corrupção de menores e tráfico de drogas.

Para tanto, sugere a inclusão de inciso no art. 139 (Emenda nº 120) e de dois paragráfos ao artigo 144 do Substitutivo (Emendas nºs. 121 e 122).

A matéria proposta, inegavelmente, possui caráter diverso daquele tratado no Projeto que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O que regula o Projeto, no caso do art. 144 antes referido, são os requisitos para a concessão da "habilitação" para as categorias "D" e "E" e tipos especiais de veículos, não cabendo aí estabelecer condições extras para o exercício de profissões, tais como taxistas.

Estes profissionais, bem como os motoristas de ônibus estão vinculados às concessões, permissões ou autorizações conferidas por órgãos públicos reguladores de tais tipos de transportes.

Ora, ao poder municipal cabe estabelecer condições e exigências para a permissão da prestação de serviço de taxi, o mesmo acontecendo com o transporte coletivo urbano. Ao órgão rodoviário estadual compete a outorga da permissão ou concessão do transporte coletivo de passageiros intermunicipal e ao DNER do transporte interestadual e internacional.

Trata-se, pois, de matéria concernente ao transporte e foge à competência dos DETRAN a fiscalização de tal requisito, pois não há como aquele órgão controlar a execução da norma, uma vez que a rotatividade do exercício profissional obstaculiza tal fiscalização.

Os taxistas, por exemplo, são as maiores vítimas da violência urbana e não consta que possuam o direito de exigir dos seus passageiros a apresentação prévia de qualquer certidão negativa ou certificado de bons antecedentes. Outra não é situação dos condutores de ônibus urbanos e interrubanos.

Cabe registrar que o texto do Substitutivo, tendo em vista a situação especialíssima dos condutores de veículos destinados à condução coletiva de escolares (quase sempre menores de idade) e por estarem submetidos à autorização dos DETRAN, exige no art. 328, a apresentação "prévia" de certidão negativa relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos.

Por derradeiro, cabe registrar que tal proposta já foi submetida ao crivo desta Comissão na reunião realizada no dia 11 de junho próximo passado e rejeitada por ocasião da reunião que aprovou o Substitutivo ora em exame.

Em face da inconveniência da proposta que, se não rejeitada poderá criar uma verdadeira "indústria da certidão" e, ainda, por afrontar dispositivos que conferem aos municípios e estados membros a competência constitucional para legislar sobre assuntos de interesse local (C. F., art. 30, I) e aqueles não vedados pela Constituição Federal (C. F., art. 25, § 1º), respectivamente, sugerimos o não acolhimento destas Emendas.

Emenda nº 123 - A proposição objetiva suprimir da redação do art. 159 a expressão " ... independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença".

Para o ilustre autor da Emenda deve-se, também, isentar o agente de delito de trânsito da obrigação de se submeter a novos exames em razão do reconhecimento da prescrição em face da pena em concreto.

Somos, data venia, de opinião diametralmente oposta. Injusto, embora legal, já é o fato de não cumprir o condenado a pena que lhe foi imposta por razão meramente temporal. Maior injustiça, ainda, é isentá-lo, pela mesma razão, da obrigação da reciclagem.

Observamos, por oportuno, que a regra inscrita no art. 159 do Substitutivo originou-se de decisão prolatada pelo Colendo Supremo Tribunal Federal, que estabeleceu a prevalência do art. 77 do vigente Código Nacional de Trânsito, que dispõe:

> "Art. 77 O condutor condenado por acidente de trânsito que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito".

Interpretando tal dispositivo, assim decidiu o STF, verbis:

> "Habeas Corpus. Condenação à pena de três meses de detenção, com "sursis" (CP, art. 129, § 6º), aplicando-se o disposto no art. 77 do Código Nacional de Trânsito. 2. Extinção da punibilidade pela prescrição superveniente à pretensão punitiva, em face da pena concretizada na sentença. Código Penal, arts. 107, IV, 1ª figura, 110, § 1º e 109, VI. 3. O reconhecimento da prescrição no caso, nenhum efeito projeta sobre as providências determinadas na sentença, com relação à aplicação do art. 77 e parágrafos do Código Nacional de Trânsito. 4. Habeas Corpus deferido, em parte, para declarar extinta a punibilidade, superveniente à sentença condenatória, de que somente a defesa

recorreu, em face da pena concretizada nessa decisão, sem prejuízo de se aplicarem, no caso, o art. 77 e parágrafos, do Código Nacional de Trânsito." (HABEAS CORPUS Nº 719848/130, Relator Ministro Néri da Silveira, 2ª Turma, em 09/05/95) (grifamos).

O que se pretende com a redação atribuída ao art. 159 é consagrar na lei a orientação saudável da jurisprudência, evitando-se constantes ajuizamentos de condenados que já se beneficiaram com a prescrição e que buscam o privilégio de se evadir da importante obrigação de reciclagem para voltar a dirigir.

Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 124, 125, 126, 127 e 128 - As proposições que ora passamos a comentar pretendem a supressão do § 9º do art. 158 do Substitutivo, o qual autoriza o empregador a reter a Carteira Nacional de Habilitação de seus servidores ou empregadores quando forem estes acometidos de doença que, comprovadamente, os incapacitem para dirigir.

Diante das razões alinhadas pelos ilustres autores das proposições em exame e, por cautela, no que concerne a eventual violação de direito individual, sugerimos o acolhimento das Emendas.

Emenda nº 129 - Diante da proposta de acatamento das Emendas que pleitearam a supressão do § 9º do art. 158, posiciona-se esta Relatoria pelo não acolhimento da Emenda modificativa ora em exame.

Emenda nº 130 - A presente Emenda objetiva introduzir como instrumento de medida de alcoolemia o chamado "bafômetro", mas, a priori, já define o índice mínimo permitido, o que a nosso ver pode comprometer a sua alteração futura decorrente de novos estudos sobre a matéria. Em razão do que foi exposto a Emenda deve ser considerada como parcialmente aprovada, nos termos da redação dada pela Emenda nº 131.

Emenda nº 131 - A proposição em análise pretende alterar o art. 164 do Substitutivo,no sentido de escalonar os índices da alcoolemia, de forma a estabelecer como infração média a condução de veículo com a dosagem entre 3 e 6 decigramas de álcool por litro de sangue, mantendo como infração gravíssima a dosagem superior a 6 decigramas.

Parece-nos conveniente a mudança proposta no sentido de se prever para aqueles que ingerem quantidades moderadas de bebidas alcóolicas uma penalidade que, pelo menos sirva de alerta para que em situações futuras não venham a exagerar no consumo de álcool.

Sugerimos o acolhimento da Emenda na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao art. 164 do Substitutivo a seguinte redação:

"Art. 164 - Dirigir sobre a influência do álcool, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em nível:

I - entre 3 e 6 decigramas de álcool por litro de sangue
INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

II - superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue
INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento de documento de habilitação.

Parágrafo único: o limite de alcoolemia também poderá ser apurada na forma do art. 276".

Emenda nº 132 - A Emenda em exame pretende disciplinar o uso do cinto de segurança nos taxis, propondo a inclusão de parágrafos nos arts. 166 e 279 do Substitutivo.

Não nos parece aceitável a proposta porque a sua implementação, na prática é difícil e porque em situação alguma pode o condutor deixar de cumprir fielmente as regras de trânsito, sejam elas relacionados com a segurança veicular, dos ocupantes do veículo ou de circulação.

No caso de o passageiro recusar-se a utilizar o cinto de segurança a única atitude correta do condutor do veículo é não transportá-lo.

Qualquer outra solução servirá de justificativa, pelo condutor, para infringir a lei, o que é inaceitável. Semelhante situação é aquela em que o passageiro "exige" do taxista que venha ele a exceder a velocidade permitida na via ou a ultrapassar sinal fechado. Se aceita a "exigência", a responsabilidade continua a ser do condutor.

Diante destas razões, propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 133 - A proposição tem por objetivo alterar a redação do art. 184 do Substitutivo, para suprir lacuna no referido dispositivo com relação à regra contida no Capítulo III (art. 30, IV).
A Emenda aperfeiçoa tecnicamente o texto, razão pela qual sugerimos o seu acatamento.

Emenda nº 134 - Pretende a Emenda alterar o art. 186 do Substitutivo, para estabelecer graduação na penalidade nele prevista, de forma a recrudescer a multa para caminhões e ônibus que, em razão de suas dimensões, provocam grandes congestionamentos nos centros urbanos.

A proposição contém embasamento técnico, merecendo, por isso, ser acatada.

Emenda nº 135 - A proposta em exame reveste-se, também, de conteúdo técnico e visa incluir o inciso X no art. 230 do Substitutivo, com o objetivo de estabelecer penalidade para os veículos que transitam com excesso da capacidade máxima de tração, pois esta circunstância compromete diretamente o sistema de freios, e, por via de consequência, a segurança veicular.

De forma cautelosa, a Emenda remete ao CONTRAN a graduação do tipo de infração, que terá por base a relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração.

A proposta, a nosso ver, aperfeiçoa o texto merecendo acolhimento.

Em decorrência desta alteração introduzida, faz-se necessária a adaptação da redação do parágrafo único do art. 230, razão pela qual esta Relatoria propõe a seguinte

SUBEMENDA

O parágrafo único do art. 230 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso e ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma disposta pela legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar".

Emenda nº 136 - Trata-se de alteração redacional do art. 246 do Substitutivo que merece aprovação, pois harmoniza o texto com a realidade prática, consoante esclarece a Justificativa do ilustre autor.

Somos pelo acatamento da Emenda.

Emenda nº 137 - Busca a proposiçaõ alterar a redação do art. 247 do Substitutivo com o objetivo de corrigir a inexata remissão ao art. 100 e a denominação do veículo, observando-se, ainda, que a infração se refere, apenas, ao excedente de carga e não de passageiros (art. 230, VII). A Emenda merece ser acolhida.

Emenda nº 138- Propõe a Emenda a alteração no § 4º do art. 256 do Substitutivo para suprir a falha redacional contida no dispositivo, consoante demonstram as razões que acompanham a proposição.

A redação proposta disciplina com a abrangência necessária a responsabilidade do embarcador. Por melhor traduzir o objetivo almejado, sugerimos a substituição, na Emenda, das palavras "mesmo que" pela expressão "ainda que".

Somos favoráveis ao acolhimento da Emenda, com ressalva registrada na seguinte:

SUBEMENDA

O § 4º do art. 256 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 256.....

§ 4º. O Embarcador é responsável pela infração relativa a transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ ou no Peso Bruto Total, quando for o único remetente da carga, ainda que o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido."

Emendas nºs 139 e 140 - As Emendas em questão pretendem a supressão dos §§ 7º e 8º do art. 256, que tratam da identificação do condutor que praticou a infração, por parte do proprietário do veículo.

Em que pesem as alegações contidas nas Justificativas, parece-nos fundamental que se identifique o condutor infrator, a fim de que se possa pôr em aplicação as normas relativas às reincidências e o sistema de pontuação previsto no art. 258 do Substitutivo.

O acompanhamento do Prontuáro do condutor e os sistemas de controle de infrações dependem da implementação dos dispositivos em tela, daí porque opinamos pelo não acatamento das Emendas.

Emenda nº 141 - Propõe a Emenda a supressão da palavra "condutor" dos §§ 7º e 8º do art. 256 do Substitutivo, providência que nos parece sensata, pois há situações em que o infrator não é o condutor, como exemplifica a Justificativa que acompanha a proposição.

Opinamos favoravelmente ao acatamento da Emenda, observando-se que esta Relatoria opta pela fórmula redacional sugerida pela Emenda nº 142.

Emenda nº 142 - A presente Emenda, além de suprimir a palavra "condutor", reduz para 15 dias o prazo, a partir da notificação da autuação, para que o proprietário do veículo identifique o condutor ou responsável pela infração.

A fórmula sugerida parece-nos melhor atender aos objetivos almejados pelo sistema, razão porque propomos o acolhimento da Emenda. A modificação em questão conduz à necessidade de se alterar, a redação do inciso II do art. 280, a fim de tornar viável a aplicação das penalidades pelas autoridades de trânsito, nos termos da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao inciso II, do art. 280 do Substitutivo a seguinte redação:

"Art. 280 .....

II- se, no prazo máximo de sessenta dias, não for expedida a notificação da autuação".

Emenda nº 143 - A proposição que ora comentamos visa alterar a redação do § 8º do art. 256, no sentido de tornar mais coerente e justa a aplicação da nova multa a ser lavrada contra a pessoa jurídica que deixa de identificar o infrator.

Ao invés de se estabelecer uma multa no valor de dez vezes a penalidade original, sugere a Emenda que seja ela multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas nos últimos doze meses.

Por melhor regular a hipótese, propomos o acolhimento da Emenda substituindo-se a expressão "nos últimos doze meses" por "no perído de doze meses", na forma da seguinte:

SUBEMENDA

O § 8º do art. 256 passa a ter a seguinte redação:

"Art.256.....

§ 8º. Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo notificaçao do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses".

Emenda nº 144 - Pretende a Emenda a inclusão de § 9º ao art. 256, no sentido de deixar claro que o fato de ser o infrator pessoa jurídica não o exime das regras relativas à reincidência e pontuação previstas nos arts. 257 e 258 do Substitutivo.

A proposição aperfeiçoa o texto, razão pela qual sugerimos o seu acatamento.

Emenda nº 145 - A emenda em análise objetiva a inclusão de parágrafo ao art. 257 autorizando os municípios a alterar os valores das multas de sua competência.

A sugestão apresentada, em que pesem os robustos argumentos em defesa dos municípios com peculiariedades próprias e com problemas específicos de trânsito, não nos parece de acolhimento possível ou conveniente pelas razões que passamos a alinhar.

Preliminarmente, deparamo-nos com obstáculo de ordem jurídico-constitucional que nos parece intransponível, no caso.

É que a matéria objeto da lei municipal referida na proposição (multa por infração de trânsito) constitui "legislação de trânsito" e, portanto, da competência exclusiva da União, nos termos do inciso XI do art. 22 da Constituição Federal.

No caso, salvo melhor juízo, não se trata de competência comum ou concorrente, nem de "assuntos de interesse local", pois se assim fosse, não estaríamos elaborando um código de trânsito no Congresso Nacional.

Por outro lado, a diversificação de legislações cominadoras de penalidades pecuniárias no País (mais de 4.000 municípios) traria o caos para os usuários e para o próprio sistema de controle e cobrança das multas.

Não obstante a saudável preocupação de se contemplar as municipalidades de instrumentos adequados para preservar os seus sistemas viários, registramos que o texto em exame já apresenta sensível avanço neste sentido, daí porque propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 146 - A Emenda sugere alteração do § 1º do art. 259 determinando a criação de câmara de compensação a ser instituída pelo CONTRAN para a arrecadação de multas por infrações cometidas em unidades federativas diversas da do licenciamento do veículo.

Ora, o texto do Substitutivo já prevê a intervenção do CONTRAN para disciplinar a compensação. Parece-nos muito limitativo àquela delegação legislativa determinar-se, desde já, como deve o CONTRAN proceder (criando câmara).

Por outro lado, é de se suscitar dúvida sobre a competência do CONTRAN, órgão normativo e consultivo, para "criar câmara de compensação de multas". Talvez, tal atribuição seja, inclusive, do DENATRAN, órgão executivo máximo de trânsito da União.

Somos pelo não acatamento da Emenda.

Emenda nº 147 - Objetiva a proposição em exame a inclusão do § 4º ao art. 261 do Substitutivo, visando à melhor disciplinação do conserto ou reparo de veículos apreendidos.

É inegável a necessidade de se prover o texto do dispostivo proposto, tendo em vista que há determinados casos em que os reparos não podem ser realizados no depósito.

Diante, porém, da necessidade de se aperfeiçoar a redação da Emenda, sugerimos o seu acolhimento, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Inclua-se no art. 261 o seguinte § 4º:

"Art. 261 .....

§ 4º - Se o reparo mencionado no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria".

Emenda nº 148 - Cinge-se a Emenda na exclusão da expressão "em processo administrativo" do art. 264 em face da preocupação com a interpretação que se possa dar ao dispositivo, atribuindo-se delongas burocráticas por ocasião da suspensão do direito de dirigir e da cassação do documento de habilitação.

Embora seja conveniente que se abrevie a decisão sobre a aplicação das penalidades supracitadas, é inegável que devem elas ser adotadas com cautela e isenção, justificando-se a previsão de "decisão fundamentada" e assegurado ao infrator "amplo direito de defesa", elementos inerentes, no caso ao "processo administrativo".

Ademais, o recurso em questão é encaminhado à JARI, regido, pois, por legislação especial que prevalece sobre a geral.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 149 - Pretende a Emenda alterar a redação do inciso IX do art. 268, para nele prever, apenas, a realização de teste de dosagem alcoólica por via mecânica.

Data venia da alegação da justificação que acompanha a proposição, parece-nos mais abrangente a redação do Substitutivo, no que concerne a medidas administrativas, razão pela qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 150 - A proposição em exame tem por objetivo proceder a alteração no art. 275, bem como acrescentar parágrafo único ao referido dispositivo.

Em face de ter sido a intenção do ilustre autor, em parte adotada, e pelas mesmas razões já expostas quando da análise de Emenda oferecida propondo mudança redacional no art. 164, entendemos que a presente Emenda pode ser considerada parcialmente aprovada, nos termos da seguinte subemenda:

SUBEMENDA

O "caput" do art. 275 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 275. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor."

Emenda nº 151 - Pretende a Emenda acrescentar parágrafo único ao art. 275 conferindo ao CONTRAN (que deverá contar com Câmara Temática de Medicina de Tráfego) o estabelecimento dos índices equivalentes para outros testes de alcoolemia porventura aplicáveis cientificamente.

Somos pelo acatamento da Emenda.

Emenda nº 152 - Objetiva a proposição em exame alteração no art. 276 para determinar teste, exame ou perícia de alcoolemia em qualquer acidente de trânsito e não apenas naqueles com vítimas, bem como estabelecer a homologação pelo CONTRAN dos aparelhos de medição.

Parece-nos que a redação da Emenda melhor atende aos objetivos de apuração do índice de alcoolemia, pois a previsão dos teste em qualquer acidente, certamente servirá para proporcionar um maior controle da ingestão de álcool excessiva entre os condutores.

Sugerimos o acolhimento da proposição.

Emenda nº 153 - As razões que nos levaram a propor o acatamento da Emenda anterior (nº 152) podem servir de embasamento para que esta Relatoria sugira o acolhimento da proposição em exame, com a redação da Emenda nº 152.

Emenda nº 154 - A Emenda em tela objetiva acrescentar a expressão "ou celetista" após a palavra "estatutário" no § 4º do art. 279.

As razões de cunho jurídico apresentadas pelo ilustre autor da Emenda e o caráter de esclarecimento hermenêutico do acréscimo justificam o acolhimento da proposição.

Emenda nº 155 - A presente Emenda pretende excluir do caput do art. 279 a expressão " ... na presença do infrator".

Esta Relatoria compreendendo a dificuldade manifestada pelas autoridades de trânsito no que concerne à autuação com a presença do infrator, especialmente nos grandes centros urbanos e, para evitar a impunidade com relação às infrações previstas neste Código, propõe o acolhimento da presente Emenda.

Emenda nº 156 - A Emenda em tela pretende substituir a palavra "poderá" pela expressão "deverá", o que nos parece acertado. Todavia, o texto em exame acrescenta o vocábulo "fundamentada" após "declaração", o que pode gerar dificuldades de ordem prática para a autoridade ou o agente, pois a única fundamentação exigível é a de natureza legal.

Por estas razões, somos favoráveis ao acolhimento parcial da proposição, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao § 2º do art. 279 do Substitutivo a seguinte redação:

"Art. 279 .....

§ 2º - A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN".

Emenda nº 157 - Consoante já ficou sobejamente esclarecido, tanto no Parecer adotado por esta Comissão, que encaminhou o Substitutivo ao Plenário, como na oportunidade da análise das Emendas, 55 e 56-A, as funções relevantes e criteriosas das Polícias Militares, no trânsito, não se equiparam às de autoridade de trânsito, mas ao policiamento ostensivo, o que não desprestigia em nada aquelas corporações, cujas funções primaciais estão voltadas para o policiamento de segurança.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 158 - A Emenda em apreço tem por objetivo alterar a redação do § 3º do art. 279, substituindo a expressão "colher a assinatura do infrator" por "a atuação em flagrante".

A nosso ver a proposição aperfeiçoa o texto em questão, daí porque propomos o acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 159 e 160 - Diante da proposta de acolhimento da Emenda nº 154, que pretende incluir a palavra "celetista" no § 4º do art. 279, propomos o não acatamento das Emendas ora analisadas.

Emenda nº 161 - Visa a proposição modificar o caput do art. 281 para dele retirar a palavra "infrator" após o vocábulo "assegura".

A medida contribui, de fato, para o aperfeiçoamento do texto, daí porque sugerimos o seu acolhimento.

Emenda nº 162 - Além da alteração já cogitada e admitida no caput do art. 281 esta Emenda propõe a inclusão de novo parágrafo estabelecendo que a notificação será sempre encaminhada ao proprietário do veículo, que é o responsável pela quitação do débito.

A proposta merece acolhida pelas razões contidas na Justificação do ilustre autor.

Emenda nº 163 - A Emenda em apreço repisa a anterior, apenas equivocando-se com relação à inclusão de parágrafo único, o qual deverá ser o § 3º do art. 281 e não contendo a expressão "..., responsável pelo pagamento".

Entendemos que a proposição deve ser considerada como parcialmente aprovada, nos termos da Emenda nº 162.

Emenda nº 164 - Objetiva a providência excluir do art. 283 a figura do infrator, pois como acertadamente esclarece o ilustre autor, em muitos casos a responsabilidade pelo pagamento recai sobre o proprietário do veículo ou terceiro.

A Emenda merece ser acolhida.

Emenda nº 165 - Com toda a propriedade, a Emenda corrige equívoco redacional contido no parágrafo único do art. 287, pois, como observa o ilustre autor, "é óbvio que a autoridade que impôs a penalidade não irá recolher o valor da multa para interpor recurso".

O parecer é pelo acatamento da proposição.

Emenda nº 166 - É evidante o equívoco na redação do inciso I, do art. 288, razão pela qual propomos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 167 - Na verdade, ao contrário do afirmado na Justificação, a norma constitucional invocada - art. 24, XVI, da Constituição da República - não ampara a iniciativa secundária, pois o que, no caso, constituiu objeto partilhável, em sede de condomínio legislativo, entre a União Federal e os Estado-membros, é a definição das "linhas mestras" da "estruturação" das polícias civis (MANOEL GONÇALVES FERREIRA FILHO, Comentários à Constituição Brasileira de 1988, vol. 1, Saraiva, São Paulo, 1990, pág. 195).

Ademais, a teor do preceituado no § 1° do mesmo dispositivo constitucional, a competência da União, no âmbito da legislação concorrente, está adstrita ao estabelecimento de normas gerais.

Embora a doutrina registre certa dificuldade prática para a identificação conceitual dessas normas (FERNANDA DIAS MENEZES DE ALMEIDA, Competências na Constituição de 1988, Atlas, São Paulo, 1991, pág. 156), não há negar que a criação de delegacias especializadas de trânsito não assume esse caráter.

Tratando-se, pois, de matéria concentrada no domínio competencial dos Estados-membros, a Relatoria, em preliminar, opina pela rejeição da emenda.

Emenda n° 168 - Quanto à primeira parte da emenda - dirigida ao caput do art. 296 do Substitutivo -, a Relatoria reputa inconveniente qualquer condicionamento do texto projetado a futuras e incertas modificações.

No respeitante à proposta de eliminação do § 2° - que, se passível de acolhimento, transformaria o § 1° em parágrafo único -, a iniciativa secundária parte de premissa diametralmente oposta à da Relatoria.

Como devidamente ressaltado no relatório submetido à apreciação da Comissão Especial, a recente inovação introduzida pela Lei n° 9.268, de 1° de abril de 1996, implicou a extinção da conversão da multa em detenção (Diário do Senado Federal, sup. ao n° 123, de 9.9.96, pág. 78).

Considerado como aprimoramento do sistema criminal, o § 2° em causa apenas torna expressa a incidência do art. 51, claro que na redação em vigor.

A qualquer sorte, quer parecer que a presente proposta de eliminação se afigura inócua, pois, mesmo na ausência preconizada do § 2°, a aplicação do art. 51, em sua nova redação, será inevitável, por força do que dispõe o art. 12 do Código Penal ("Art. 12. As regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminados por lei especial, se esta não dispuser de modo diverso.").

A Relatoria, portanto, opina pela rejeição da emenda, mantendo, assim, a remessa ao art. 49, § 1°, do Código Penal - no caput do art. 296 do Substitutivo -, e aos arts. 50 a 52 do Código Penal - no seu § 2°.

Emenda n° 169 - Dada a evidente importância da matéria, com os reflexos sociais notórios, a Relatoria, como era de seu dever, procedeu à leitura atenta - e sobre ela refletiu - da longa proposta apresentada pelo nobre Senador JOEL DE HOLLANDA, objetivando a introdução de Subseção - Do Crime de Direção Perigosa -, com o aproveitamento, apenas, dos arts. 302 a 311 do Substitutivo.

Mas, a Relatoria não hesita em afirmar que não conseguiu fugir à convicção que fixara - e expressara no texto projetado para o Capítulo XIX do Substitutivo.

Primeiro que tudo - e de modo geral, porque não deparou nenhuma alternativa básica que não tivesse entrado em linha de conta no seu processo decisório (o anteprojeto do Ministério da Justiça, por exemplo, de 1979, preocupado, igualmente, com a garantia da reparação, chegou a prever a apreensão do veículo e o seu arresto - art. 30 e §§).

Em segundo lugar, porque a confessada severidade da dissidência do ilustre Senador JOEL DE HOLLANDA (em contra-posição à do eminente Senador SÉRGIO MACHADO, que, como se verá, objetiva, indistintamente, reduzir o limite máximo da pena de todos os crimes de trânsito previstos pelo Substitutivo - para um ano, a fim de considerá-los infrações penais de menor potencial ofensivo) confirma a equilibrada visão que a Relatoria teve do problema criminal do trânsito.

E, em terceiro plano - mas, não menos importante, porque o Ministro e Professor FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, Coordenador da Comissão de Reforma Penal - penalista, pois, da maior respeitabilidade -, ao encaminhar, por intermédio do Ministério da Justiça, sugestões à Comissão Especial do Senado Federal, nada objetou quanto às Disposições Gerais projetadas na Seção I do Capítulo XIX do Substitutivo.

De outro lado, já na pormenorização sucinta dos principais aspectos da emenda em causa, cumpre realçar que, dentre as previsões dolosas de "crimes de direção perigosa", (I) duas estão apenadas com reclusão (lesão corporal grave - de dois a seis anos - art. 299, § 4°; homicídio - de seis a dezoito anos - art. 299, § 6°); o (II) tratamento dispensado à pena de multa, ignora o sistema dia-multa (art. 299, § 12); e a (III) pronta reparação pretendida não será alcançada mediante proposições de dificílima aplicação.

A Relatoria, pois, certa de que deu soluções incomparavelvente superiores àquelas propostas pelo ilustre Senador JOEL DE HOLLANDA, pede vênia para rejeitar a sua Emenda, de n° 169.

Emenda n° 170 - A afirmação de que o acolhimento da emenda é necessário - para que o comando do art. 278 do Substitutivo ("Art. 278. Em caso de acidente com vítima , envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado de levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade amazenadora do registro.") "se faça acompanhar de uma sanção penal, sob pena de tornar-se uma proibição inócua" - deve ser recebida com cautela, tendo em vista a figura da fraude processual qualificada - pela natureza penal do processo -, prevista no parágrafo único do art. 347 do Código Penal, nestes termos:

> "Art. 347. Inovar artificiosamente, na pendência de processo civil ou administrativo, o estado de lugar, de coisa, ou de pessoa, com o fim de induzir a erro o juiz ou o perito."
>
> PENA: detenção, de três meses a dois anos, e multa.
>
> Parágrafo único. Se a inovação se destina a produzir efeito em processo penal, ainda que não iniciado, as penas aplicam-se em dobro."

Em síntese, assinala a doutrina que (a) o sujeito ativo desse crime contra a Administração da Justiça é qualquer pessoa, e que (b) o alcance da expressão "Inovar artificiosamente" equivale a modificação, alteração, substituição, deformação, subversão relativamente ao estado de lugar, de coisa ou de pessoa (CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 535; DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 920; e ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., págs. 3294/5).

No âmbito da fraude qualificada, os repositórios de jurisprudência noticiam a existência de respeitáveis acordãos do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, no sentido (I) da inocorrência do crime, "quando o fato é cometido durante o inquérito policial (ACrim 631.351, RTJTACrim-SP, 9:95 e 96 - DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 922), ou (II) no de que a "Superficial leitura do parágrafo único do art. 347 do CP conduzirá ao erro de supor que a fraude processual pode ter o inquérito policial por cenário, mas é apodíctico que este procedimento não se define ontologicamente como processo" (BMJ 91/9 - ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 3298).

Em princípio, pois, quer parecer cogitável o aproveitamento da proposição secundária em pauta, porém, no juízo da Relatoria, desde que trabalhada à semelhança da figura qualificada do crime de Fraude Processual.

Vale dizer, abrangido, expressamente, o inquérito policial, cominando-se penas compatíveis com a qualificação (e com o contexto em que se insere o Capítulo XIX do Substitutivo) e, por fim, com o espectro mais amplo do que o casuisticamente dirigido à retirada do disco ou unidade armazenadora do registro.

Assim, acolhendo a proposta em parte, a Relatoria submete à Comissão Especial a seguinte subemenda:

> "Art. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz.
>
> PENA: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
>
> Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere."

Emenda nº 171 - A Relatoria reconhece que a redação projetada pelo Substitutivo não é das mais felizes ("... se o agente: IV quando a sua profissão ..."), embora permita a exata compreensão dessa causa especial de aumento de pena, no homicídio culposo.

Todavia, como a proposição, a título de aprimoramento, também acabou qualificando o transporte de passageiros (público), não merece ser acolhida na sua inteireza, mas, sim, em parte, nos termos da seguinte subemenda:

> "Art. 300 .....
>
> Parágrafo único .....
>
> I) .....
>
> IV) no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros."

Emenda nº 172 - A Relatoria está convencida, sem sombra de dúvida, da tese que leva a rejeitar a presente proposta, a qual, aliás, tem vários pontos de contato com o Projeto de Lei do Senado nº 06, de 1996, de autoria do Senador ROMEU TUMA, já repelido pelo Parecer nº 400/96 da Comissão Especial (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, págs. 92 e 110).

Não há necessidade, pois, de renovar as considerações anteriormente desenvolvidas, e, em especial, os valiosíssimos subsídios doutrinários produzidos por juristas eminentes - do tomo de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO e DAMÁSIO E. DE JESUS - que concluíram, como se viu, pela estraneidade do homicídio doloso (e da lesão corporal dolosa) no corpo do Anteprojeto de Lei elaborado pelo Ministério da Justiça (e que não chegou a ser remetido ao Congresso Nacional).

Mas, nesta etapa do processo legislativo convém à Relatoria voltar a dizer que, ao rejeitar a emenda do nobre Senador SÉRGIO MACHADO, enfrenta questão de excepcional relevância teórica e prática.

Por isso, acrescenta, agora, o pensamento de ROGÉRIO GRECO, que, no "Forum Nacional de Trânsito: Acidente ou Crime" (promovido, em 1995, pelo Ministério da Justiça), afirmou ser a matéria "extremamente perigosa, extremamente delicada."

Naquela oportunidade, o ilustre membro do Ministério Público do Estado de Minas Gerais foi categórico e preciso:

> "Eu tenho como próximo debatedor o Dr. Octávio César Valeixo, que defende, segundo seu artigo publicado em 1989, a tese de que em determinadas situações de trânsito a embriaguez pode ser considerada como dolo eventual ... Hoje em dia tem-se o hábito de conjugar velocidade mais embriaguez é igual a dolo eventual, e isso na minha opinião é extremamente perigoso.
>
> ... eu acho muito perigoso, você conjugar embriaguez mais velocidade como sinônimo de dolo eventual, em razão de uma simples expressão contida no artigo 18 inciso primeiro do Código Penal, que diz o seguinte: diz-se o crime doloso quando o agente quis ou assumiu o risco de produzir o resultado, e nessa segunda parte assumiu o risco de produzir o resultado é que se encontra o dolo eventual. Essa expressão "assumiu o risco de produzir o resultado" é extremamente gratificante para um Promotor de Justiça, que seja um acusador oficial, Por que? Eu vou fazer várias perguntas à platéia e eu acredito que todos se inclinarão pelo dolo eventual, por exemplo: o sujeito que dirige em excesso de velocidade, assume o risco de causar lesões ou mortes em pedestres? Assume. O sujeito que estacionar seu veículo em local inadequado com os faróis apagados, outra pessoa vem e colide com a sua traseira, ele assume o risco de causar a morte ou lesões nessa pessoa? O sujeito que dirigindo embriagado atropela, mata ou fere várias pessoas, ele assume o risco de produzir este resultado? O sujeito que anda com seu veículo em velocidade excessiva assume o risco de

produzir o resultado morte ou lesão nessas pessoas? Se a resposta foi afirmativa é sinal de que não existe mais a culpa nos crimes de trânsito. O que deve ser explicado e que deve ser frisado nesta oportunidade é que particularmente minha posição não é beneficiar criminosos do trânsito, pelo contrário, o que o Ministério Público, principalmente o que eu quero, é que todos nós tenhamos a certeza de que se praticarmos um fato igual no Paraná, no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina, em Minas gerais, todos nós seremos punidos da mesma forma, o que não pode é um Estado aplicar uma determinada pena, em face de uma interpretação, e outro, uma pena completamente diferente face de uma outra interpretação ..."

Nesse quadro de perplexidade (gerado, como identificou o Relatório, por "uma mudança de perspectiva, mais rigorosa e em expansão" - comprovada esta última, aliás, pela presente emenda) -, pelo menos três aspectos relacionados à segunda parte do inciso I do art. 18 do Código Penal - que prevê o dolo indireto, na sua forma eventual - devem ser reprisados, ainda que ligeiramente.

Em primeiro lugar, que a própria conceituação de dolo eventual depende da teoria perfilhada - se a da probabilidade, nada importa o momento volitivo; se a do consentimento, interessa, sobretudo, perquirir a manifestação de vontade do agente em relação ao resultado.

ALBERTO SILVA FRANCO e outros, em nota a respeito, assim retratam o embate entre as duas correntes: "A conjugação da consciência e da vontade representa o cerne do dolo e esses dois momentos definidores não são estranhos ao dolo eventual que, como observa DÍAZ PALOS, "es dolo antes que eventual" (Dolo Penal, Barcelona, p. 97). E, por ser dolo e, desta forma, por exigir os dois momentos, não pode ser conceituado com o desprezo de um deles, como fazem os adeptos da teoria da probabilidade, que se desinteressam, por completo, do momento volitivo. Assim, não basta para que haja dolo eventual que o agente considere sumamente provável que, mediante seu comportamento, se realize o tipo, nem que atue consciente da possibilidade concreta de produzir o resultado, e nem mesmo que tome a sério o perigo de produzir possível conseqüência acessória. Não é exatamente no nível atingido pelas possibilidades de concretização do resultado que se poderá detectar o dolo eventual e, sim, numa determinada relação de vontade entre esse resultado e o agente. Daí a posição mais correta dos defensores da teoria do consentimento que se procupam em identificar uma manifestação de vontade do agente em relação ao resultado." (ob. cit., pág. 205).

Em passo seguinte, que são insuprimíveis as dificuldades impeditivas de distinção límpida entre o dolo eventual e a culpa consciente.

CELSO DELMANTO, na jurisprudência coletada sobre o assunto, refere este julgado do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo: "Não basta que o agente tenha procedido de tal forma a assumir o risco de produzir o resultado. Com efeito, assume o risco de atropelar alguém o motorista que dirige o veículo em velocidade excessiva, ou sem que os breques estejam funcionando normalmente. E não haveria como se sustentar nessas hipóteses o dolo eventual. Este exige também o consentimento no resultado, o que não ocorre na culpa consciente." (RT 429/426 - ob. cit., pág. 31).

Finalmente, que a definição da responsabilidade penal - saber se um delito de trânsito é doloso (possibilidade que a Relatoria, na confortável companhia de JOSÉ FREDERICO MARQUES - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 84 -, não negou, mas que reconheceu de dificílima comprovação) ou culposo - é questão a ser apurada caso a caso, por intermédio da valoração probatória.

Ora, ignorando, simplesmente, tais aspectos fundamentais, a iniciativa secundária em causa, ao procurar o estabelecimento de "presunção legal", como declarado na Justificação - mas, de concretude duvidosa (providência que LUIZ FLÁVIO GOMES, no âmbito do direito penal, considera inconstitucional - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 33/4), consolida, em última análise, a ambigüidade vislumbrada por ROGÉRIO GRECO: a da inexistência de homicídio culposo sempre que decorrente da embriaguez ao volante (art. 304), de racha - (delito de culpa temerária (art. 307) e da velocidade incompatível com a segurança (art. 310), comprometendo um dos pontos altos do Substitutivo (ao lado da previsão da multa reparatória), o de não contemplar crime de perigo presumido.

Em conclusão, pois, a Relatoria se manifesta pela rejeição da emenda, lembrando que a tipificação do homicídio doloso praticado na direção de veículo automotor será sempre possível, com base no Código Penal.

Emenda nº 173 - Logo se percebe que a presente proposição, embora respeitante à lesão corporal dolosa, se apóia em Justificação idêntica àquela que embasou a Emenda nº 172, relativa ao homicídio doloso.

A Relatoria insiste que ambas as iniciativas traduzem frontal contrariedade ao entendimento dominante, há anos, na doutrina especializada, que, efetivamente, tem considerado o homicídio culposo e a lesão corporal culposa como os crimes "típicos" do automóvel (JOSÉ FREDERICO MARQUES), ou, em outras palavras, que as modalidades dolosas, "corpos estranhos" em Capítulo como o deste Código, não podem ser incluídas no elenco dos crimes de trânsito (HELENO CLÁUDIO FRAGOSO e DAMÁSIO E. DE JESUS (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 49 e 107/8).

Já rejeitada a emenda que tem por objeto a inclusão do homicídio doloso, no rol dos delitos de trânsito, o mesmo desfecho se impõe para a que pretende a da lesão corporal dolosa.

Pela rejeição, pois, da Emenda nº 173.

Emenda nº 174 - A presente emenda, limitada à proposta de redução da pena máxima que o Substitutivo cominou para a omissão de socorro (art. 302) - de dois para um ano, busca considerar o crime de trânsito como infração penal de menor potencial ofensivo, com o fito único, conseqüencial, de sujeitá-lo à competência do Juizado Especial Criminal (Lei nº 9.099, de 26.9.95, arts. 60 e 61).

Parece oportuno registrar que a iniciativa do nobre líder do PSDB - efetivada em relação a todas as proposições do Substitutivo que cominaram pena máxima superior a um ano -, não representa novidade, pois corresponde, por inteiro, à contribuição (de duas oferecidas) do eminente Ministro FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, Coordenador da Comissão de Reforma Penal, encaminhada à

Relatoria pelo Ministério da Justiça, ainda antes da aprovação no âmbito da Comissão Especial.

A esta altura, portanto, resta deixar bem clara a razão pela qual a Relatoria, mantendo a sua posição, desacolheu a sugestão que, a par de altamente autorizada, recomendava a primeira opção para a resolução dos conhecidos entraves processuais à efetiva aplicação da norma penal.

Acaso a grave e complexa problemática do trânsito se resumisse, única e exclusivamente, à questão processual, é evidente que a Relatoria não teria tido a menor hesitação em assumir - ela mesma e desde logo - a insinuante solução que o ilustre Senador SÉRGIO MACHADO agora subscreve.

Acontece, contudo - como se pensa ter mostrado no Parecer nº 400, de 1996 -, que o problema do trânsito, ao contrário, envolve outros aspectos e, sobretudo, outros valores, de igual ou superior expressão, os quais, simplesmente, não podiam - e não podem - ser sobrepujados pela ênfase isolada e excessiva à vertente processual, como, notadamente, o relativo ao alarmante, sempre crescente, número de vítima fatais, e à notória e legítima expectativa da sociedade na consagração de texto legal mais severo (sem os excessos de posições extremadas), ambos, sem dúvida, de peso indiscutível na apreciação da matéria.

Assim, diversos os enfoques - abrangente, o da Relatoria, particularizado, o das emendas -, necessàriamente distintas teriam que ser as opções processuais ora confrontadas: de um lado, a que compatibilizou a totalidade do problema do trânsito com os efeitos da Lei nº 9.099, de 1995 (e, nessa perspectiva ampla - reitere-se - foi decisivo o alcance inferido do acórdão que o Pleno do Supremo Tribunal Federal proferiu no INQUÉRITO 1.055-3- AMAZONAS - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 112/4); de outro, a que, tout court, sem maiores questionamentos, privilegia o "novo Instituto", como se a solução do problema do trânsito -repita-se - estivesse, tão-só, na medida da remessa à Lei nº 9.099, de 1995.

A Relatoria procurou dar a conhecer todos os elementos que compõem a temática criminal do trânsito - jurídicos e, também, os extra-jurídicos -, para que cada um dos eminentes Senadores pudesse chegar à solução que lhe parecesse mais acertada; mas, não se eximiu, embora com argumentos sintéticos, de fundamentar as conclusões do Parecer aprovado pela Comissão especial.

Porque assim é, a Relatoria pede vênia ao nobre Senador SÉRGIO MACHADO, para manter o seu entendimento, rejeitando a Emenda nº 174.

Emenda nº 175 - O que foi dito em relação à Emenda nº 174 (art. 302) deverá aplicar-se, também, à presente proposta, a qual, com idêntica finalidade, pretende considerar o delito de fuga do local do acidente como infração penal de menor potencial ofensivo.

Acrescente-se, apenas, que, a par da anunciada redução da pena máxima - de dois para um ano -, a iniciativa diminuiu, igualmente, a mínima - de seis para três meses.

Pela rejeição, pois, da Emenda nº 175.

Emenda nº 176 - Na indiscriminada iniciativa de adequação dos crimes de trânsito aos efeitos da Lei nº 9.099, de 1995, a presente emenda se dirige à embriaguez ao volante, considerando-a infração penal de menor potencial ofensivo, nos termos da redução uniforme proposta para todas as penas máximas cominadas pelo Substitutivo (no caso, de três para um ano).

Embriaguez ao volante, repita-se, à qual a Relatoria, compartilhando a preocupação externada pela doutrina - com a gravidade e a freqüência do delito - cuidou de dedicar estudo em separado (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, págs. 60/4).

Especificamente em relação ao art. 304, ora emendado, é de relembrar, igualmente, a constante preocupação do legislador - conforme detectou a Relatoria (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 92) - em que ressalta, também, a extrema gravidade objetiva do delito, a qual, sublinhe-se, embora desconsiderada nesta proposição, inspirou - com inegável nota de paradoxalidade - a apresentação das Emendas nºs 172 e 173, a ponto de justificar, até mesmo, a cogitação de "presunção legal" de dolo eventual - se o homicídio e a lesão corporal decorrerem da condução de veículo por agente sob a influência do álcool.

Em outras palavras, na associação das propostas subscritas pelo nobre Senador SÉRGIO MACHADO, a embriaguez ao volante, em princípio, seria infração de menor potencial ofensivo - e, como tal, apenada com o máximo de um ano; porém, se da condutar resultar homicídio, será crime da competência do Tribunal de Júri, podendo a pena máxima chegar a vinte anos ...

A Relatoria, portanto, rejeita a proposição em causa, reafirmando, no mais, os argumentos que expendeu no exame da Emenda nº 172.

Emenda nº 177 - A Relatoria tem convicção maduramente sedimentada no sentido da total procedência da posição assumida no Substitutivo, embora seja obrigada a reconhecer que a alternativa apresentada pelo nobre Senador FRANCELINO PEREIRA também é defensável.

Com efeito, a Relatoria não logrou convencer-se da necessidade de o Código definir o que é a embriaguez -, tendo em vista, justamente, "a atuação diferenciada do álcool de pessoa a pessoa" (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 111), realidade essa, frise-se, que à presente proposição não foi possível contestar.

O que parece, pois, fundamental para o desate da relevante questão que se apresentará à decisão da Comissão Especial reside neste ponto: uma vez conceituada a embriaguez, como preconiza a emenda ("em níveis superiores a 6 decigramas por litro de sangue"), será inevitável a tipificação da conduta daquele que, apesar de ultrapassado o limite legal, não se encontrar embriagado, em virtude de suas condições pessoais; e, ao inverso, considerada atípica a conduta daquele que, igualmente pelas suas condições pessoais, se encontrar "embriagado", embora com dosagem aquém do limite legal de alcoolemia.

Por isso, precisamente por sujeitar-se "o condutor a detenção de seis meses a três anos" - como alegado na Justificação da Emenda -, é que se preferiu manter o texto projetado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados.

Aliás, no tema, é lícito acrescentar que MIGUEL REALE JÚNIOR, para chegar à conclusão de que o art. 289 do Código Penal de 1969 (que também não conceituava a embriaguez) deveria ser suprimido, argumentou, verbis:

> "É fato assente, entretanto, que a ação do álcool sobre o organismo, e obviamente as suas repercussões psíquicas, não depende apenas da quantidade ingerida, mas também de condições pessoais de quem bebe, como,

por exemplo, o sexo, alimentação, saúde, idade, o sistema nervoso, alcoolismo dos pais, fígado, rins, habitualidade, ambiente, variando a sintomatologia, portanto, de pessoa para pessoa.

.....

Do exposto podemos concluir que, se a ciência médica possui elementos para determinar a dosagem alcoólica e os sintomas próprios de cada grau de embriaguez, ocorre, entretanto, que por não suceder correlação exata entre a dosagem alcoólica e os sintomas, como também pela interferência de fatores individuais que modificam esta sintomatologia, não se pode ater exclusivamente, para determinação da embriaguez, a critérios objetivos de dosagem alcoólica.

Cabe, portanto, o exame de cada caso concreto, porque não ocorre uma relação exata e obrigatória entre a quantidade de álcool no sangue e as repercussões no sistema nervoso.

.....

Se a percentagem de 0,3cc de álcool no sangue pode tornar perigosa a direção do veículo; se percentagem consideravelmente maior pode, conforme as circunstâncias pessoais do motorista, não tornar perigosa a sua ação de dirigir; se os países têm graus de permissibilidade, que variam desde a percentagem de 0,5cc por litro de sangue até 1,5cc por litro de sangue, se a distinção entre o primeiro grau e o segundo é dificílima, se a constatação de embriaguez leve é bastante complexa, se a ciência médica não encontrou um critério seguro para dizer o que é embriaguez normal e muito menos que grau de embriaguez é incompatível com a direção de veículos, é descabido o legislador considerar a embriaguez ao volante como crime de perigo abstrato ..." (Crime de Embriaguez ao Volante, in RT 450, págs. 340, 341 e 343).

Anotando, por fim, que, na estrutura do tipo proposto pelo Substitutivo, o crime está configurado como de perigo concreto - ponto que não sofreu emenda -, a Relatoria conclui pela rejeição da presente emenda, certa de que esta não será a última oportunidade na qual os Senadores da República se dividirão a respeito.

Emenda nº 178 - Conforme ressaltado no Parecer nº 400, de 1996, razões de mera conveniência levaram a Relatoria a contemplar, no elenco dos crimes de trânsito, a figura que ora se pretende suprimir. (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 111).

Por conseguinte não surpreendeu a proposta de supressão logo formulada pelo Ministro FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, nem surpreende a sua renovação, por intermédio, agora, da iniciativa do nobre líder do P.S.D.B.

A juízo, portanto, da Relatoria, a questão deve ser resolvida pelo prisma político: no momento, mas do que à época de sua cogitação (1975), a manutenção da norma do art. 305 parece conveniente.

Pela rejeição, pois, da Emenda 178.

Emenda nº 179 - Não integrando, o caput do art. 306, o objeto da presente emenda, a Relatoria considera erro material a referência parcial à desobediência da interdição, excluída que se encontra a expressão "ou a proibição de se obter." (aliás, em omissão idêntica se incidiu na discriminação das penas propostas para a embriaguez ao volante - Emenda nº 176, ao art. 304).

A emenda em causa atesta, definitivamente, que o absolutismo da iniciativa do nobre Senador SÉRGIO MACHADO, no sentido de que todos os crimes de trânsito devem ser considerados como infrações penais de menor potencial ofensivo, merece ser recebido com temperamento.

Com efeito, ao reduzir a pena que Substitutivo cominou para a desobediência à interdição - de seis meses a dois anos para um a seis meses, a proposição relativa ao art. 306 simplesmente frustra a eficácia preventiva e a aplicabilidade de toda a Seção II (Dos Crimes em Espécie) do Capítulo XIX (Dos Crimes de Trânsito), à exata medida que considera infração penal de menor potencial ofensivo a violação à principal pena prevista pela Relatoria (art. 291).

A redução preconizada é de tal porte, que o próprio subscritor da emenda se viu na contingência de procurar aumento de pena para a reincidência, confundindo, ao que parece, quanto à sua quantidade, circunstância agravante com causa de aumento de pena.

A Relatoria, portanto, além dos crimes de trânsito já enquadrados "na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995" (a lesão corporal culposa - art. 301 - o mais freqüente na dinâmica dos acidentes de trânsito - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 112; a venda ou fornecimento de bebida alcoólica a motorista - art. 305; e a jornada excessiva de trabalho - art. 311), também não se anima a acolher a Emenda nº 179.

Emenda nº180 - Quanto à primeira parte da proposição - em que o nobre Senador ROMEU TUMA preconiza a integração do delito de "RACHA" independentemente de produção de perigo concreto -, a Relatoria enfatiza que, ao contrário do afirmado, o dissenso existente (em torno do tipo contravencional do art. 32) não está adstrito, apenas, à doutrina.

Com efeito, nítida e bem configurada se encontra, também, a divergência no âmbito jurisprudencial, aferível pelo realce que a Relatoria emprestou à citação do julgado do Superior Tribunal de Justiça, proferido no REsp nº 34.322-0/RS (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 53).

Sendo esse, na verdade, o quadro de fato extraído do cotejo entre as duas correntes - tanto na doutrina, como na jurisprudência -, a questão, no entendimento da Relatoria, envolve tomada de posição legislativa na polêmica, para evitar, precisamente, a vacilação continuada dos Tribunais.

Decorridos mais de 50 anos do advento da Lei das Contravenções Penais, o antagonismo ostensivo da noticiada decisão do Superior Tribunal de Jusiça - de 1º.6.93 - com a orientação dominante

comprova que é altamente improvável que o Poder Judiciário venha a estabelecer jurisprudência uniforme em relação ao preceito em causa.

Portanto, como ainda hoje a questão não se pacificou, à Relatoria pareceu mais acertado posicionar-se consoante o princípio sustentado pelo Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, segundo o qual "A relevância criminal nasce quando a conduta gera perigo de dano. Até então, a conduta será atípica".

Ademais, é preciso não perder de vista que o eventual acolhimento da emenda, nessa parte, importaria, de um lado, a consagração de presunção legal, condenável na esfera criminal (por LUIZ FLÁVIO GOMES - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 173, págs. 54/5), e admissível na administrativa, e, de outro, conseqüencialmente, a acumulação das sanções administrativa e penal, aquela prevista com expressivo significado econômico.

No tocante à proposta de inclusão do "concorrente" - terceiro estimulando a corrida, como organizador ou passageiro -, a Relatoria não se anima, igualmente, a acolhê-la, porque a participação em "racha", via de regra, é conduta individual.

Com essas breves considerações, a Relatoria pede vênia ao ilustre Senador ROMEU TUMA, para rejeitar a Emenda nº 180.

Emenda nº 181 - No caput do art. 307 - que prevê o delito de "racha", a emenda em exame busca a inclusão da "demonstração de perícia" e da "corrida por espírito de emulação."

Em ambos os pontos, a iniciativa não merece prosperar: de um lado, porque a "demonstração de perícia" é figura autônoma, que não guarda a menor pertinência com o delito de "racha" (tanto é verdade que, na esfera administrativa, são infrações tratadas em dispositivos independentes - arts. 172 e 174); de outro, porque a referência à "corrida por espírito de emulação" é rigorosamente redundante, já alcançada pela descrição do tipo. ("Art. 307. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa, competição ...").

Ainda nessa primeira parte, é proposta a exclusão da expressão "desde que resulte em dano potencial à incolumidade pública e privada", fundada em argumentação rebatida nesta etapa, para rejeitar emenda de idêntico teor, subscrita pelo nobre Senador ROMEU TUMA.

Acrescente-se que, a esta altura, a manutenção da expressão em causa responde, até mesmo, a imperativo sistêmico do Substitutivo, pois igual princípio foi estabelecido nos arts. 304 e 311, os quais, ressalte-se, não sofreram contestação.

De resto, dando seqüência ao propósito de considerar todos os crimes de trânsito, previstos pelo Substitutivo, como infrações penais de menor potencial ofensivo, a emenda propõe a redução do limite máximo da pena cominada para o delito de racha - de três anos para um ano (omitindo, mais uma vez, a proibição de se obter a permissão ou habilitação).

Entende-se, pois, nesse ponto, desnecessário renovar argumentos, porque os já enunciados são bastantes para embasar a negativa de acolhimento.

Em conclusão, a Relatoria se manifesta pela rejeição da Emenda nº 181, em todos os seus aspectos.

Emenda nº 182 - É ponderável e bem deduzido o argumento que a presente emenda extrai do art. 308, para fundamentar a sua primeira proposta de exclusão, a da expressão "ou suspenso".

A Relatoria, pois, nesse tocante, crê necessário, efetivamente, o seu acolhimento, para evitar inadimissível bis in idem em relação ao crime de desobediência à interdição.

Na visão da Relatoria - convém reiterar -, a matéria do Capítulo XIX do Substitutivo, exatamente por versar crimes de trânsito, não comporta a segunda exclusão alvitrada nesta emenda - da expressão "gerando perigo de dano" - pelo ilustre Senador SÉRGIO MACHADO, para quem "a exigência poderá afastar da aplicação da lei aqueles que, mesmo sendo habilitados, comprovarem perícia na condução do veículo."

Ao repelir, mais uma vez, esse entendimento, com base nas razões constantes do Parecer nº 400, de 1996 e reproduzidas no exame das Emendas 180 e 181 (esta, da autoria, igualmente, do ilustre Senador SÉRGIO MACHADO), cumpre, finalmente, ter na conta devida que, na hipótese configurada (de inexistência de dano potencial), o condutor do veículo incidirá em infração administrativa gravíssima, sujeito à multa de expressão econômica significativa e, ainda, à apreensão do veículo (art. 161, I e II).

No mais, retoma-se a iniciativa, já suficientemente debatida, de "adequação" de todos os crimes de trânsito à "abrangência" da Lei nº 9.099, de 1995, voltada, agora, à redução do limite máximo da pena prevista para a direção de veículo sem Permissão ou Habilitação - de dois para um ano.

Em conclusão, a Relatoria acolhe, em parte, a presente emenda, apenas para excluir do art. 308 do Substitutivo a expressão "ou suspenso", que passa a ter a redação nos termos da seguinte subemenda:

SUBEMENDA

O art. 308 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 308. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação, ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa."

Emenda nº 183 - O fundamento desta emenda assenta-se, unicamente, na alegada importância de adequação de todos os novos crimes de trânsito à "abrangência" da Lei nº 9.099, de 1995.

No caso, para considerar o crime do art. 309 como infração de menor potencial ofensivo, a proposta reduz o limite máximo da pena prevista - de dois para seis meses, e, também, o mínimo - de seis para um mês.

Trata-se, pois, de matéria, na sua essência, já discutida e rejeitada: à Relatoria basta, assim, reportar-se às razões que aduziu no exame da Emenda nº 174.

Emenda nº 184 - A Relatoria rejeitou a Emenda nº 177 - igualmente apresentada pelo nobre Senador FRANCELINO PEREIRA -, que pretendia o acréscimo, no art. 304, da expressão "em níveis superiores a 6 decigramas por litro de sangue."

Encontra-se, pois, prejudicada a presente emenda.

Emenda nº 185 - O teor da justificação da emenda em causa, restrito à reiteração dos argumentos que vêm embasando as propostas de redução do limite máximo das penas previstas pelo Substitutivo, dá á idéia de que seria a última proposição do nobre Senador SÉRGIO MACHADO, objetivando completar a adequação à "abrangência" da Lei nº 9.099, de 1995 (pertinente ao art. 310: o mínimo de seis meses passaria a limite máximo).

Do exame, contudo, da redação dada ao dispositivo emendado, verifica-se, também - além da proposta de redução da pena -, que dois acréscimos foram efetivados - das expressões "ou avançar o sinal vermelho do semáforo" e "ou desfiles" -, desta, importando a eliminação da "ou concentração".

Preliminarmente, portanto, nessa parte injustificada, a Relatoria não consegue atinar com o que poderia fundamentar os acréscimos, pois o primeiro, relativo ao "avanço do sinal vermelho do semáforo", representa a reúnião de figuras inconfundíveis, e o segundo - "ou desfiles" -, mera explicitação do que já se contém no texto do Substitutivo. ("... grande movimentação ou concentração de pessoas ...").

No mais, na linha do entendimento que, nesta face, se estabeleceu, a Relatoria, por igual, também rejeita a Emenda nº 185.

Emenda nº 186 - Fique claro, desde logo, que o art. 311 do Substitutivo - que a presente emenda objetiva suprimir -, ao contrário do afirmado pela justificação, não tem mira "dispor" sobre "a jornada de trabalho de condutor de veículo", mas, sim, punir a jornada excessiva de trabalho.

Conforme ressaltou o Parecer nº 400, de 1996, a jornada excessiva de trabalho foi prevista nas principais iniciativas que objetivaram regrar a matéria dos delitos de trânsito (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 111).

Pela vez primeira, frise-se, em 1972, no anteprojeto elaborado pela Comissão Especial instituída pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB (que, em 1973, patrocinado pelo Senador NELSON CARNEIRO, torna-se-ia o Projeto de Lei do Senado nº 06), saudada, então, como importante inovação (Art. 19).

Convém ressaltar, nas palavras textuais de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, o contexto fático que, àquela época, levou a Comissão a decidir pela inclusão da "jornada excessiva de trabalho", no elenco dos crimes cometidos na circulação de veículos:

> "Em 1971, segundo cálculo do DETRAN de São Paulo, foram registrados naquela cidade 23.065 acidentes sendo 50% provocados por táxis. Nesses acidentes foram feridas 20.000 pessoas e 2.930 foram mortas. No cemitério de veículos do DETRAN existiam, em março do corrente ano, mais de 7.000 carros, dos quais 70% eram táxis. De cada 10 táxis existentes no cemitério, 9 são de frotas, ou seja, de empresas. No setor de fiscalização do DETRAN, aplicam-se 3.000 multas por dia, sendo 1.500 a motoristas de frotas. De cada 40 carros por acidente de trânsito enviado a juízo, 20 tem a participação direta de motorista de frotas. São dados que dispensam comentários." (Os Ilícitos Penais do Trânsito e sua Repressão - Relatorio elaborado pela Comissão Especial, in Revista de Direito Penal, nºs 7/8, pág. 31).

O texto da norma constante do Substitutivo corresponde, basicamente, àquele aprimorado, em 1979, pelo Grupo de Trabalho instituido pelo Ministério da Justiça, conforme revela o cotejo abaixo:

> "Art. 19. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transporte, jornada de trabalho de condutor de veículo superior a oito horas diárias.
>
> PENA: ....."
>
> "Art. 7º Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transporte, jornada de trabalho de condutor de veículo motorizado superior à permitida pela legislação específica:
>
> PENA: ....."

Nos precisos termos da remessa "... à legislação específica" -, e dos argumentos que embasaram a emenda em causa, a Relatoria não colhe a menor procedência na proposta, pura e simples, de supressão do art. 311 do Substitutivo, até porque, no atinente ao principal deles, as horas extraordinárias legitimamente pagas jamais poderiam configurar excesso de jornada de trabalho, aquele a que a norma projetada busca punir.

Ademais, notícia recentíssima, veiculada dias atrás, a 26 de julho último, dá conta de que o quadro descrito por HELENO CLÁUDIO FRAGOSO (o que ensejou a cogitação do tipo) teria, na verdade, se agravado, mostrando que "assunto" não se exaure na alegada órbita trabalhista:

> "Os motoristas de caminhão estão envolvidos em 42% dos acidentes nas rodovias brasileiras porque dirigem 18 ou mais horas sem parar e muitos usam drogas para não dormir. "Somos os assassinos das estradas", assumiu o presidente do sindicato dos Empregados em Transporte Rodoviário de Carga Seca/RS (Sinecarga) ...
>
> "A maior causa de morte nas rodovias é a superexploração dos motoristas pelas empresas", acusou ..." ("O Estado de São Paulo, C1).

Em conclusão, indemonstrados, como seria de mister, a natureza estritamente trabalhista da matéria, bem como o "exagero" da previsão do crime de jornada excessiva de trabalho, a Relatoria se manifesta pela manutenção do art. 311, rejeitando a proposta de sua supressão.

Emendas nºs 187 e 188 - Rigorosamente idênticas, as propostas subscritas pelos ilustres Senadores JADER BARBALHO (de nº 187) e PEDRO SIMON (de nº 188), também objetivam a supressão do art.

310 do Substitutivo, desenvolvendo fundamentação igual à que sustentou a emenda do nobre Senador JOSÉ ROBERTO ARRUDA.

Diferentes, apenas, no aspecto redacional, a Relatoria as rejeita, reportando-se às razões aduzidas no exame da Emenda nº186.

Emenda nº 189 - Partindo da premissa de que um Capítulo reservado aos crimes de trânsito deve se preocupar com a jornada excessiva de trabalho (como, aliás, preconiza JOÃO MARCELLO DE ARAÚJO JR., chamando a atenção para a sua inspiração na "vontade de lucro" e para o "grande poder econômico" de quem participa da atividade" - Delitos de Trânsito, Forense, Rio, 1981, pág. 92), a Relatoria examina a substituição proposta pelo nobre Senador VALMIR CAMPELLO - da expressão "jornada de trabalho" por "tempo de direção" - ciente da sua repercusão nos meios de comunicação, como comprova esta notícia veiculada pela "Gazeta Mercantil", de 31 de julho último:

> "A Associação Nacional dos Transportadores de Carga tenta mudar essa norma, argumentando que já há uma legislação em estudo no âmbito do Ministério do Trabalho para regulamentar o tempo de direção máxima para um caminhoneiro, mantendo a possibilidade de horas extras.
>
> "As etapas de embarque, descarregamento, pesagem e espera para passar por postos fiscais não podem ser computados para efeito de punição. Caso contrário, poderemos até ter jornadas de trabalho com apenas três horas de tempo de direção", afirmou o diretor executivo da associação ..." (pág. A-8).

Embora bem deduzida, a Relatoria permanece convencida de que o núcleo da atividade especial reside, efetivamente, na expressão "jornada de trabalho", a qual pela sua própria natureza, engloba todas as demais etapas que a presente emenda pretende ver destacadas.

Na verdade - e com a devida vênia, o acolhimento da expressão "tempo de direção", na matéria, significaria a consagração de inequívoca falácia, principalmente porque, nessa atividade, ao que se sabe, não há "troca" de motorista (de equipe, como operado pelas campanhias aéreas, por exemplo).

Nesse exato horizonte, a juízo da Relatoria, a questão não se exaure no ambito trabalhista, em virtude dos reflexos imediatos da atividade na segurança das pessoas, motivo por que se manifesta pela manutenção da expressão "jornada de trabalho, no corpo do art. 311, rejeitando, em conseqüência, a Emenda nº 189.

Emenda nº 190 - A Emenda propõe a mudança de expressão contida na alínea "s" do inciso I do art.318.

Válida seria a sugestão se a referida alínea se contivesse no corpo das disposições permanentes do Substitutivo, mas não é o que acontece.Trata-se de norma transitória que se cinge a vigorar até que outras sejam estabelecidas pelo CONTRAN.

Por outro lado, trata-se de revitalização da legislação vigente (art. 92 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16/01/69, com a redação do Decreto nº 96.388, de 21/10/88).

O parecer é pelo não acolhimento da proposição.

Emendas nºs. 191 e 192 - A sugestão contida na Emenda nº 191 objetiva a inclusão de parágrafo único ao art. 326 do Substitutivo, no sentido de conferir ao CONTRAN poderes para regulamentar a renovação de licenciamento de veículos já em circulação que tenham peso e dimensões excedentes.

A Emenda nº 192, por sua vez, de forma mais consentânea com a situação destes veículos e adotando como parâmetro a regra do art. 334, que procura solucionar a situação de ônibus-rodoviários, melhor disciplina a matéria.

Somos, assim, favoráveis ao acolhimento das Emendas nºs 191 e 192, nos termos da seguinte subemenda:

SUBEMENDA

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao art. 326:

"Art. 326.....

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará a renovação do licenciamento de veículos atualmente em circulação que tenham peso e dimensões excedentes, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo."

Emendas nºs. 193, 194 e 195 - O exame destas Emendas, para que melhor se esclareça os ilustres membros desta Comissão, deve ser precedido de algumas informações preliminares sobre a matéria.

O preceito do art. 334 do Substitutivo originou-se com a Emenda nº 128, apresentada em 1994 pelo Senador Amir Lando, então Presidente da Comissão Especial destinada a examinar o Projeto de Código de Trânsito Brasileiro, no sentido de regularizar a situação de milhares de ônibus- rodoviários que saíram de fábrica com problemas de peso, mas que tiveram suas licenças concedidas, bem como fornecidos os registros e licenciamentos dos referidos veículos.

O CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, órgão máximo normativo, consultivo e cooredenador do Sistema Nacional de Trânsito, em reunião realizada em 30 de abril do corrente ano, adotando as razões de decidir do Relator da matéria, houve por bem determinar o encaminhamento de minuta de decreto dando nova redação aos arts. 81 e 82 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Da referida proposta consta a inclusão de § 5º ao art. 82, com a seguinte redação:

> " Os ônibus com peso por eixo superior ao fixado neste artigo, registrados e licenciados até a data da publicação deste decreto, poderão circular até o término de sua vida útil, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito, desde que respeitado o disposto no artigo 79, e observadas as condições técnicas do pavimento e das obras de arte rodoviárias".

Tal minuta acha-se em estudo no Gabinete do Senhor Ministro da Justiça para futura remessa ao Senhor Presidente da República.

Como se pode ver, o CONTRAN procurou solucionar a parte que lhe compete, ou seja a autorização para circulação dos veículos com excesso de peso, até o término de sua vida útil, o que equivale dizer que não poderão no futuro ser notificados ou autuados por esta irregularidade. No que tange ao passado, não poderia aquele órgão conceder remissão das multas já aplicadas porque tal atribuição somente pode ser conferida por lei.

A Emenda nº 193 excluí da redação do Substitutivo o "perdão das multas já aplicadas e o direito de dispor dos veículos até o seu sucateamento.

Com relação a estas supressões não podemos concordar, pois se o próprio dispositivo prevê a permissão para a renovação do licenciamento destes veículos, está admitindo que no passado deveriam eles ser considerados regulares. Se há direito para o futuro, uma vez inalterada a situação dos veículos, não há porque se deixar de reconhecer este direito com relação ao passado.

Com relação à Emenda nº 193, ainda, cabe registrar que contém ela norma que acautela a questão da segurança e que, a nosso ver, deve ser aproveitada, daí porque manifestamo-nos pelo acolhimento parcial desta Emenda na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Altere-se a redação do art. 334 do Substitutivo, passando a ter a seguinte redação:

"Ficam os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de três metros e cinquenta centímentros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de seiscentos quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e um mil quilogramas no peso total e canceladas as notificações de infração emitidas, garantindo aos seus propritários o direito de dispor dos mesmo até o sucateamento, atendidos os requisitos mínimos de segurança veicular, conforme regulamentação do CONTRAN".

No que concerne à Emenda nº 194, por sua vez, não vemos como acatá-la, pois confunde ela as dimensões dos ônibus rodoviários com os veículos de carga os quais, de resto, já foram atendidos desde que acolhida a Emenda nº 192. Sugerimos o não acatamento da Emenda nº 194.

Com o objetivo de deixar claro o âmbito das infrações conceladas a Emenda nº 195 propõe a inclusão de parágrafo único ao supracitado art. 334.

Parece-nos conveniente a medida, daí porque sugerimos o acolhimento desta última Emenda.

Emenda nº 196 - A presente Emenda não deve prosperar em face da opção desta Relatoria pelo acolhimento da Emenda nº 51, que propõe nova redação ao inciso XII do art. 22 do Substitutivo. Pela não aprovação da Emenda.

Emenda 197 - A Emenda pretende reduzir o número de informações a serem fornecidas, em manual, pelos setores de produção e comercialização de veículos aos usuários.

Data venia, entendemos de grande importância para a divulgação das novas regras e sinalização que deverão viger a partir da edição do novo Código de Trânsito Brasileiro, que venham elas integrar o referido manual.

Somente com campanhas e com a ampla divulgação das normas de circulação e conduta, tão esquecidas pelos usuários das vias terrestes, podemos iniciar a longa e difícil caminhada para a pacificação do trânsito no território nacional.

Lembramos que a norma do art. 337 do Substitutivo inspirou-se no art. 64 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, da Carta Magna de 1988, que determinou a promoção de edição popular do texto da nova Constituição, com distribuição gratuita do mesmo.

Parece-nos conveniente a manutenção do dispositivo em questão, o que nos leva a sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 198 - Pelas razões que nos levaram a propor a não aprovação das Emendas nºs. 09, 20, 25, 26, 33, sugerimos o não acolhimento desta proposição. O que pretende o Substitutivo é viabilizar e até estimular a criação de Secretaria Especial, de âmbito federal, para servir de coordenador máximo do SNT.

Pela não aprovação da Emenda.

Emendas nºs. 199, 199-A e 200 - Reportamos aos motivos que fundam as propostas de não acolhimento das Emendas nºs. 55 e 56A, para concluir pela não aprovação das Emendas em exame.

Emenda nºs. 201 e 202 - As proposições em análise pretendem alterar a definição de FISCALIZAÇÃO contida no Anexo I do Substitutivo. Esta Relatoria opta pelo conceito original por não se convencer do seu desacerto. Somos pelo não acolhimento das proposições. Tendo em vista, porém, evidente omissão do vocábulo "entidades", oferecemos a seguinte:

SUBEMENDA

O conceito de FISCALIZAÇÃO, contido no Anexo I passa a ter a seguinte redação:

"FISCALIZAÇÃO - é o ato de controlar o cumprimento das regras estabelecidas na legislação de trânsito através 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".

Emenda nº 203 - A Emenda objetiva modificar a definição de OPERAÇÃO DE TRÂNSITO do Anexo I.

A proposição, a nosso ver, merece parcial acatamento ao aludir para um aspecto relevante, qual seja o da Engenharia. Todavia, não nos parece conveniente adotar-se integralmente a proposta oferecida, razão pela qual sugerimos a aprovação, em parte, da Emenda na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Altere-se o conceito de OPERAÇÃO DE TRÂNSITO, constante do Anexo I para:

" - monitoramento técnico, baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências (veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, etc.) prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores".

Emendas nºs. 204 e 204-A - As Emendas têm por objetivo modificar o conceito de POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO constante do Anexo I do Substitutivo.

As definições sugeridas não aperfeiçoam, data venia, aquela adotada pelo texto em exame que, além de definir as ações próprias deste tipo de policiamento, indica a corporação incumbida desta missão.

Propomos o não acolhimento das proposições.

Emenda nº 205 - Esta Emenda tem por finalidade inverter o sentido do veículo estampado no placa de advertência A-20b, para a caracterização de "aclive".

A simples observação visual da placa deixa evidente o erro de impressão gráfica. Opinamos pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 206 - Por ocasião do exame da matéria relacionada com o Anexo II, assim se manifestou a Relatoria, no corpo do Parecer, aprovado por esta Comissão, verbis:

"A nossa proposta de substituir o conteúdo do Anexo II do Projeto pela sinalização vigente, em caráter provisório, deveu-se ao fato de que a matéria, em razão da sua alta especialização técnica, merece maiores e mais aprofundados estudos, ressaltando-se que, sem sombra de dúvida, o foro mais indicado para este aprofundamento é o CONTRAN, órgão técnico capacitado e apoiado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.

Parece-nos mais cauteloso que a apreciação técnica desta complexa matéria seja transferida por esta Comissão àquele competente órgão.

Por outro lado, cabe registrar, que o Anexo aprovado na Câmara dos Deputados introduz alterações na legislação vigente e a sua aprovação implicaria a necessidade de súbitas mudanças na sinalização já implantada, bem como na reeducação de motoristas e pedestres.

Ressalte-se, entretanto, que o procedimento ora adotado não impede que as mudanças constantes do Anexo, se tecnicamente corretas do ponto de vista da segurança e fluidez do trânsito, venham a ser implementadas.

O que se pretende é a garantia de um espaço para a maior reflexão dos técnicos em torno desta importante questão".

As razões ora trazidas pelo ilustre autor de Emenda não foram suficientes para abalar a convicção desta Relatoria em torno do acerto da posição adotada, data venia. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 207 - Pela mesma motivação adotada por esta Relatoria para justificar a inviabilidade de se acolher as Emendas nºs. 8, 29 e 65, coerentemente, sugerimos o não acatamento da presente Emenda, reiterando o respeito e a admiração do Relator pelos nobres e humanitários serviços prestados pelos Corpos de Bombeiros Militares.

Este é o nosso Parecer.

SALA DAS COMISSÕES, EM 14 DE AGOSTO DE 1996

PRESIDENTE

RELATOR FRANCELINO PEREIRA

GILBERTO MIRANDA

JOSÉ FOGAÇA

JOSÉ EDUARDO DUTRA

VALMIR CAMPELO

MAURO MIRANDA

GERSON CAMATA

JOSÉ AGRIPINO

GERALDO MELLO

HUGO NAPOLEÃO

QUADRO DE EMENDAS

ACOLHIDAS INTEGRALMENTE:

01 - 007 - 014 - 014A - 021 - 022 - 023 - 024 - 027 - 030 - 42 - 043 - 052 - 053 - 054 - 061 - 065 - 074 - 075 - 079 - 082 - 091 - 102 - 107 - 108 - 110 - 111- 112 - 113 - 114 - 118 - 119 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 133 - 134 - 136 - 137 - 144 - 151 - 152 - 154 - 155 - 158 - 161 - 162 - 164 - 165 - 166 - 195 - 205.

ACOLHIDAS COM SUBEMENDAS:

10 - 34 - 35 - 45 - 46 - 51 - 83A- 84 - 85 - 92 - 96 - 98 - 109 - 131- 135 - 138 - 142 - 143 - 147 - 150 - 156 - 170 - 171 - 182 - 191 - 192- 193 - 201 - 202 e 203.

ACOLHIDAS PARCIALMENTE

015: nos termos das Emendas 14 e 14-A;
037: nos termos da subemenda às Emendas nºs 34 e 35;
080: nos termos da Emenda nº 79;
130: nos termos da subemenda à Emenda nº 131;
141: nos termos da Emenda nº 142;
153: nos termos da Emenda nº 152;
163: nos termos da Emenda nº 162;

PREJUDICADAS:

004 - 005 - 012 - 013 e 184

REJEITADAS:

002 - 003 - 006 - 008 - 009 - 011 - 016 - 017 - 018 - 019 - 020 - 025 - 026 - 028 - 029 - 031 - 032 - 033 - 036 - 038 - 039 - 040 - 041 - 044 - 047 - 048 - 049 - 050 - 055 - 056 - 056A -057 - 058 - 059 - 060 - 062 - 063 - 064 - 066 - 067 - 068 - 069 - 070 - 071 - 072 - 073 - 076 - 077 - 081 - 083 - 086 - 087 - 088 - 089 - 093 - 094 - 095 - 097 - 099 - 100 - 101 - 103 - 104 - 105 - 106 - 115 - 116 - 117 - 120 - 121 - 122 - 123 - 129 - 132 - 139 - 140 - 145 - 146 - 148 - 149 - 157 - 159 - 160 - 167 - 168 - 169 -172 -173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 - 181 - 183 - 185 - 186 - 187 - 188 - 189 - 190 - 194 - 196 - 197 - 198 - 199 - 199A - 200 - 204 - 204A - 206 - 207.

RETIRADAS PELO AUTOR:

078 - 090

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código, adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO: - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos em caso de emergência e à circulação de pedestre e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - o dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica, que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam à parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - 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.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de rigozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - todo e qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - é o ato de controlar o cumprimento das regras estabelecidas na legislação de trânsito através 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.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou regra constante deste Código.

GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentâneas do trânsito.

LICENCIAMENTO - procedimento anual relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado através de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões, etc.

LOTAÇÃO - carga útil máxima (incluindo condutor e passageiros) que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via, que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO - (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

LUZ DE MARCHA A RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha a ré.

LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições, de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências (veículos quebrados, acidentados, estacionados irregulamente atrapalhando o trânsito, etc.), prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestre e/ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento (neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador) livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - é a função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir que as normas de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo e/ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídos como sinais de trânsito.

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - é a função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários, dias, etc.

REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou regra constante deste Código.

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e/ou equipamento, do combustível, das ferramentas e dos acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. Este termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, contrução, terraplenagem ou pavimentação.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos [illegible] de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou primárias, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIADUTO - obra de contrução civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Sala das Comissões, em 14 de agosto de 1996

, Presidente.

FRANCELINO PEREIRA

, Relator.

GILBERTO MIRANDA

ANEXO II

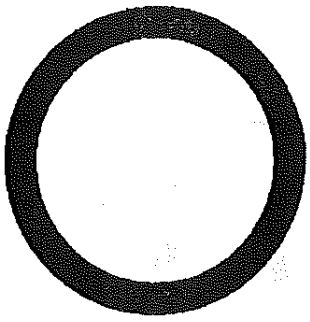
SINAIS DE TRÂNSITO

ANEXO II
SINAIS DE TRÂNSITO

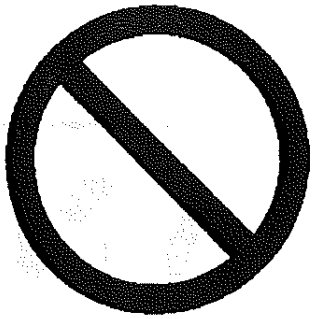
PLACAS

1 - PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO

A proibição será indicada por uma tarja diagonal formando 45° com o diâmetro horizontal, partindo do setor superior esquerdo e chegando ao setor inferior do círculo



Obrigação



Proibição

DIMENSÕES MÍNIMAS		CORES
ÁREA URBANA	ÁREA RURAL	
Diâmetro - 0,40 m	Diâmetro - 0,75 m	Fundo - Branca
Tarja - 0,04 m	Tarja - 0,07 m	Tarja - Vermelha
Orla - 0,04 m	Orla - 0,07 m	Orla - Vermelha
		Símbolo - Preta
		Letras - Preta



R-1
Parada Obrigatória

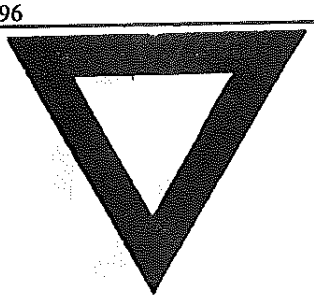
DIMENSÕES MÍNIMAS	CORES
Lado - 0,25 m	Fundo - Vermelha
Orla Externa - 0,01 m	Letras - Branca
Orla Interna - 0,02 m	Orla Interna - Branca

DIMENSÕES MÍNIMAS

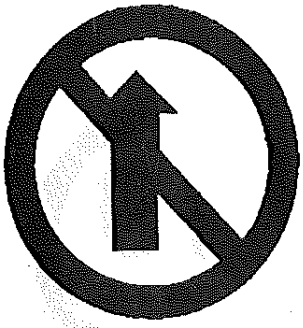
Lado - 0,75 m
Orla - 0,10 m

CORES

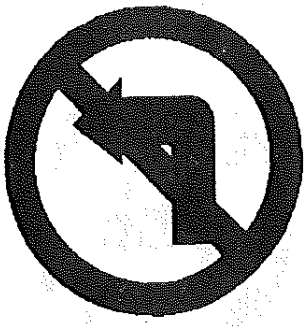
Fundo - Branca
Orla - Vermelha



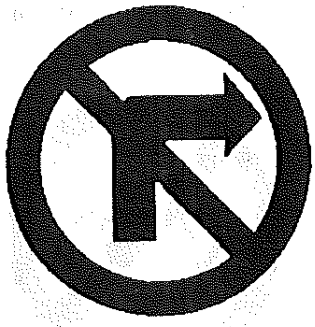
R-2
Dê a Preferência



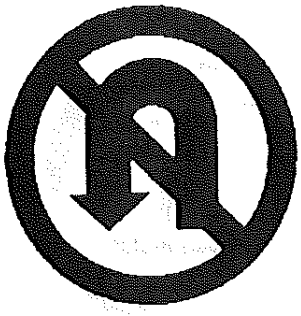
R-3
Sentido Proibido



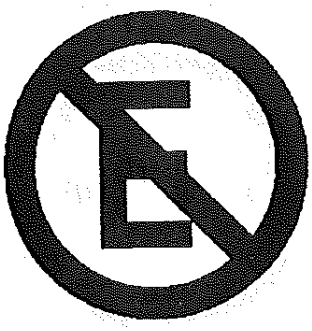
R-4a
Proibido Virar à Esquerda



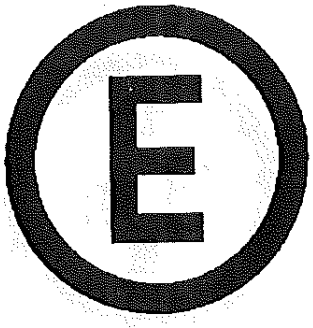
R-4b
Proibido Virar à Direita



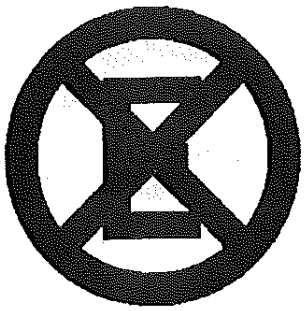
R-5
Proibido Retornar



R-6a
Proibido Estacionar



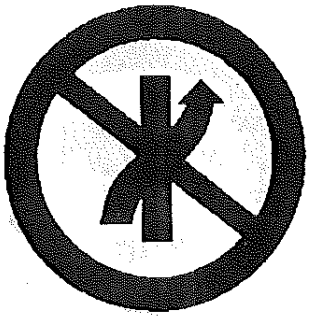
R-6b
Estacionamento
Regulamentado



R-6c
Proibido Parar
e Estacionar



R-7
Proibido Ultrapassar



R-8
Proibido Mudar de Faixa
de Trânsito



R-9
Proibido Trânsito de Veículos de Carga



R - 10
Proibido Trânsito de Veículos Automotores



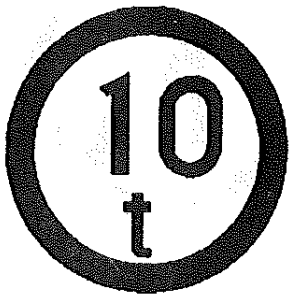
R-11
Proibido Trânsito de Veículos de Tração Animal



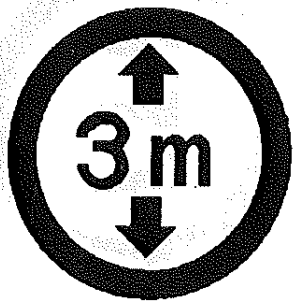
R-12
Proibido Trânsito de Bicicletas



R-13
Proibido Trânsito de Máquinas Agrícolas



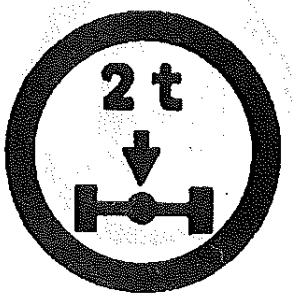
R-14
Carga Máxima Permitida



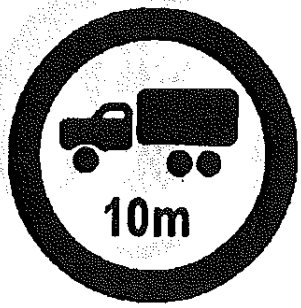
R-15
Altura Máxima Permitida



R-16
Largura Máxima Permitida



R-17
Peso Máximo Permitido Por Eixo



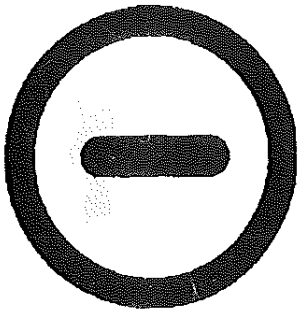
R-18
Comprimento Máximo Permitido



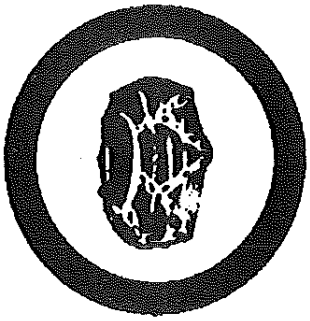
R-19
Velocidade Máxima Permitida



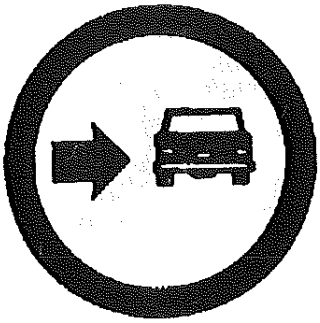
R-20
Proibido Acionar Buzina ou Sinal Sonoro.



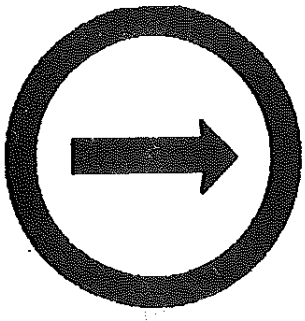
R-21
Alfândega



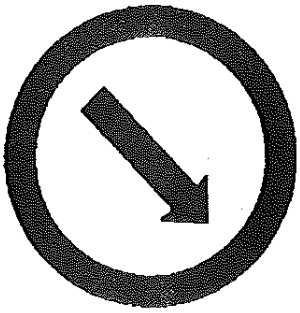
R-22
Uso Obrigatório de Corrente



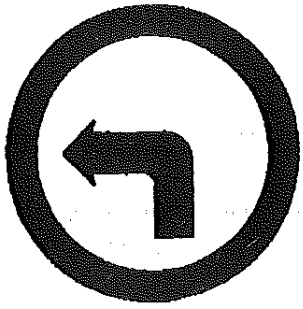
R-23
Conserve-se à Direita



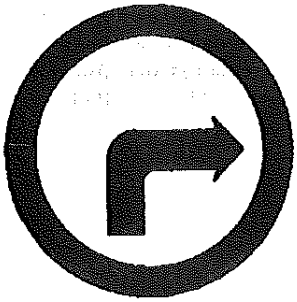
R-24a
Sentido Obrigatório



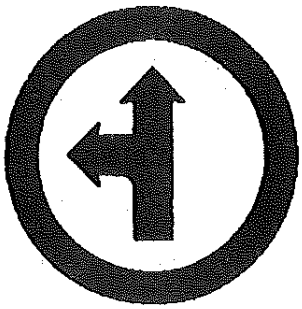
R-24b
Passagem Obrigatória



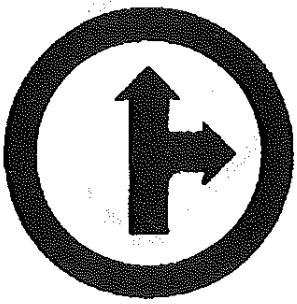
R-25a
Vire à Esquerda



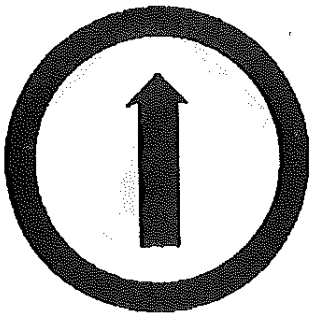
R-25b
Vire à Direita



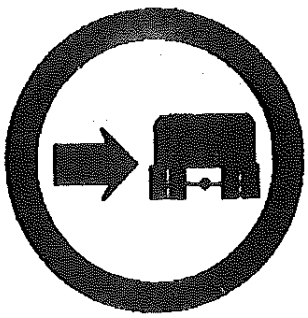
R-25c
Siga em Frente ou
à Esquerda



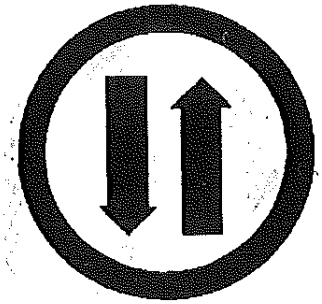
R-25d
Siga em Frente ou
à Direita



R-26
Siga em Frente



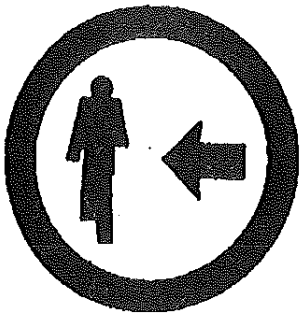
R-27
Veículos Lentos Usem
Faixa da Direita



R-28
Mão Dupla



R-29
Proibido Trânsito
de Pedestres



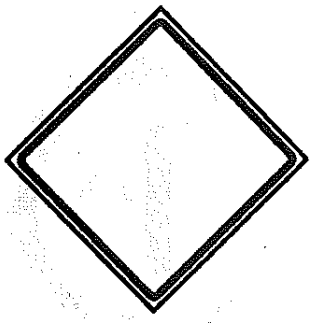
R-30
Pedestre Ande Pela
Esquerda



R-31
Pedestre Ande Pela
Direita

2 - PLACAS DE ADVERTÊNCIA

O aumento no tamanho das placas implicará variações proporcionais de orlas e símbolos



DIMENSÕES MÍNIMAS

ÁREA URBANA

Lado - 0,45 m
Orla Externa - 0,01 m
Orla Interna - 0,01 m

ÁREA RURAL

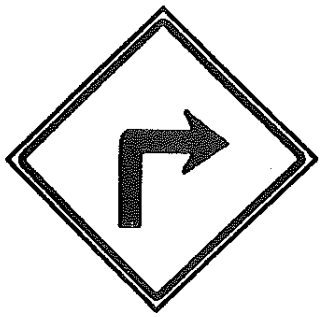
Lado - 0,60 m
Orla Externa - 0,02 m
Orla Interna - 0,02 m

CORES

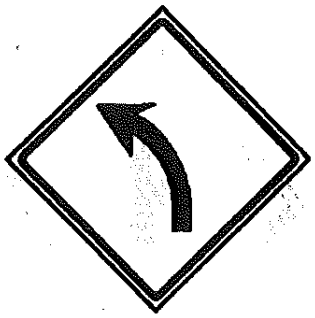
Fundo - Amarela
Orla Interna - Preta
Orla Externa - Amarela
Símbolo - Preta



A-1a
Curva Acentuada
à Esquerda



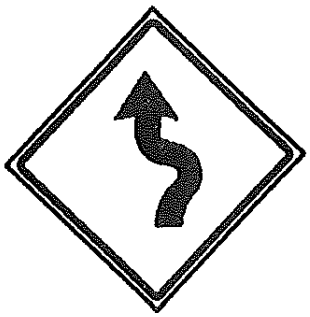
A-1b
Curva Acentuada
à Direita



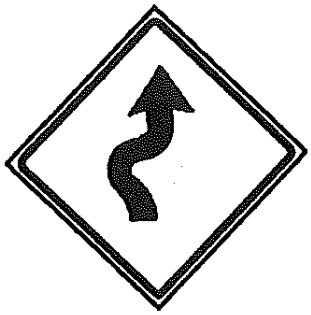
A-2a
Curva à Esquerda



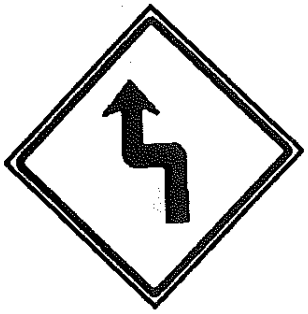
A-2b
Cura à Direita



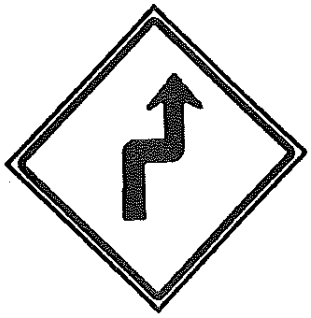
A-3a
Pista Sinuosa à Direita



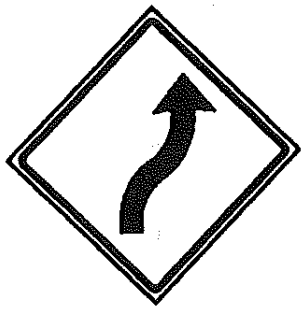
A-3b
Pista Sinuosa à Esquerda



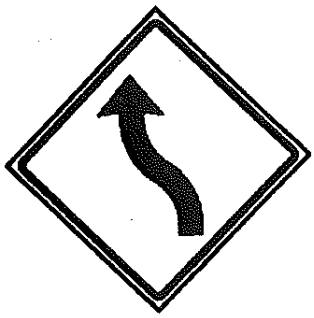
A-4a
Curva Acentuada em "S" à Esquerda



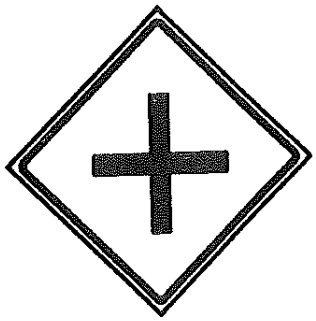
A-4b
Curva Acentuada em "S" à Direita



A-5a
Curva em "S" à Direita



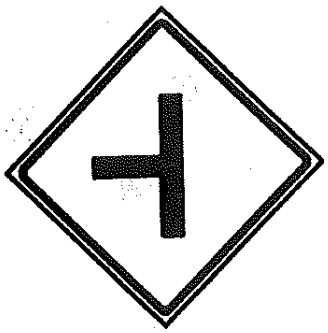
A-5b
Curva em "S" à Esquerda



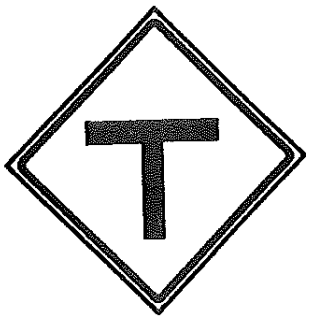
A-6
Cruzamento de Vias



A-7a
Via Lateral à Direita



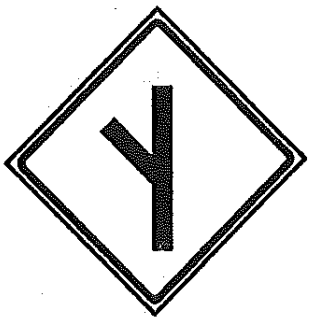
A-7b
Via Lateral à Esquerda



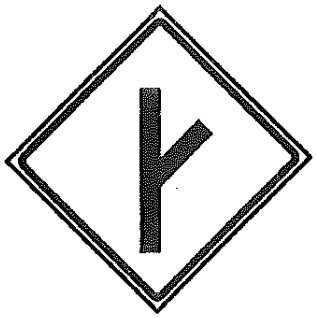
A-8
Bifurcação em "T"



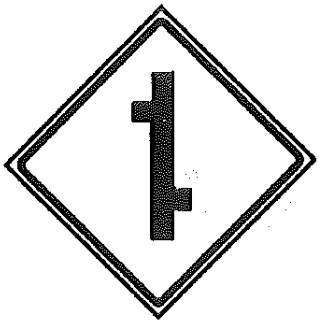
A-9
Bifurcação em "Y"



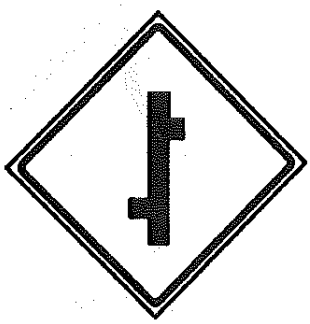
A-10a
Entroncamento Oblíquo
à Esquerda



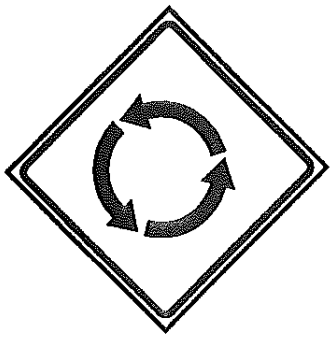
A-10b
Entroncamento Oblíquo
à Direita



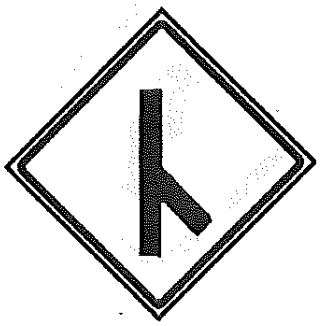
A-11a
Junções Sucessivas Contrárias
Primeira à Direita



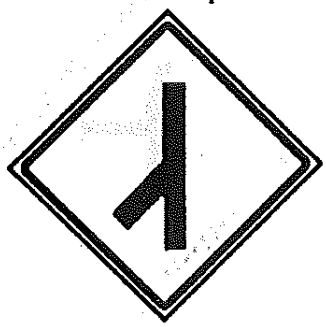
A-11b
Junções Sucessivas Contrárias
Primeira à Esquerda



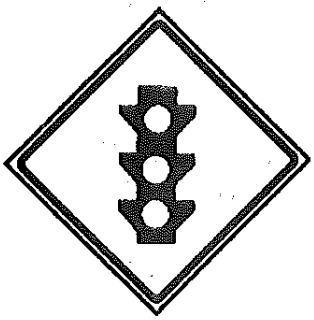
A-12
Interseção em
Círculo



A-13a
Confluência à Direita



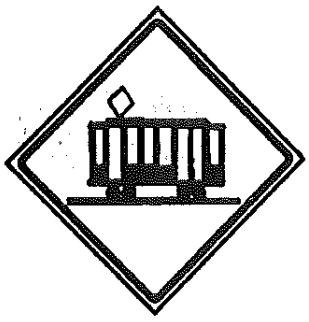
A-13b
Confluência à Esquerda



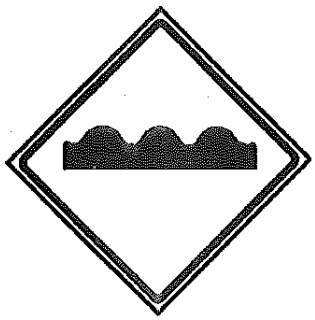
A-14
Semáforo à Frente



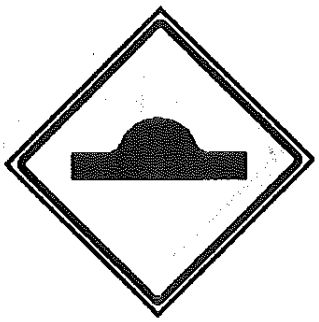
A-15
Parada Obrigatória à Frente



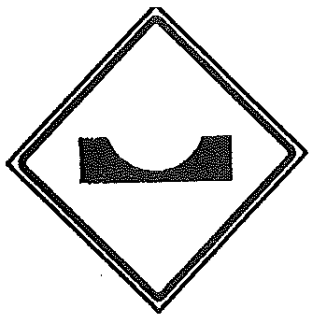
A-16
Bonde



A-17
Pista Irregular



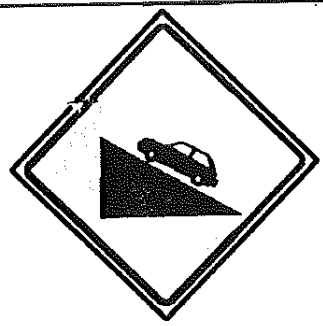
A-18
Saliência ou Lombada



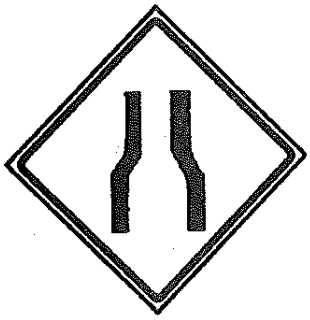
A-19
Depressão



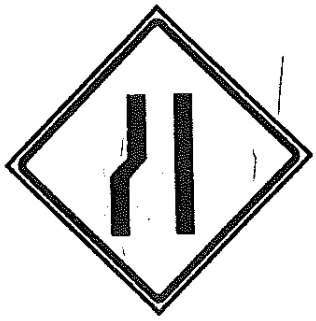
A-20a
Declive Acentuado



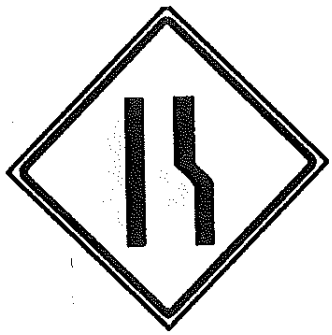
A-20b
Aclive Acentuado



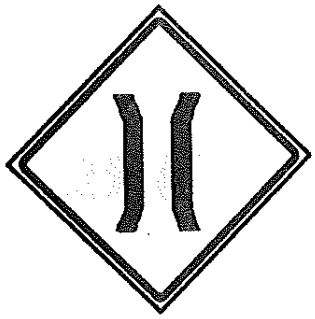
A-21a
Estreitamento de Pista
ao Centro



A-21b
Estreitamento de Pista
à Esquerda



A-21c
Estreitamento de Pista
à Direita



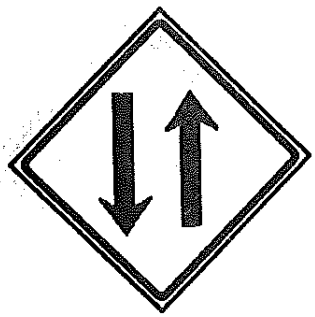
A-22
Ponte Estreita



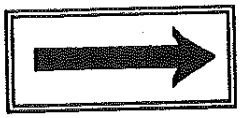
A-23
Ponte Móvel



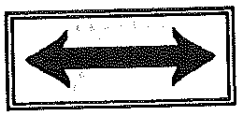
A-24
Obras



A-25
Mão Dupla Adiante



A-26a
Sentido Único



A-26b
Sentido Duplo



A-27
Área com Desmoronamento



A-28
Pista Escorregadia



A-29
Projeção de Cascalho



A-30
Ciclista



A-31
Maquinaria Agrícola



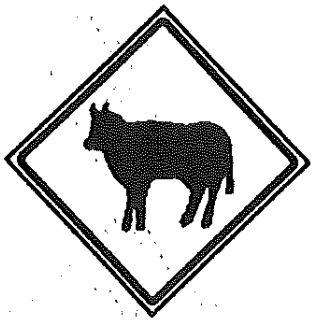
A-32
Passagem de Pedestres



A-33
Área Escolar



A-34
Crianças



A-35
Cuidado Animais



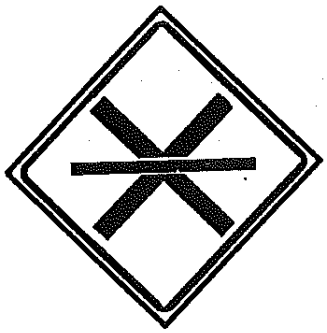
A-36
Animais Selvagens



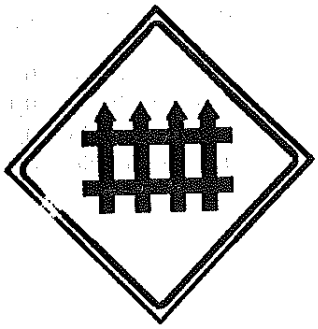
A-37
Altura Limitada



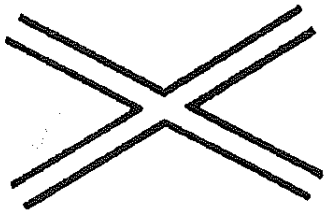
A-38
Largura Limitada



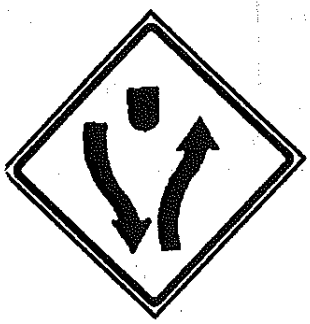
A-39
Passagem de Nível Sem Barreira



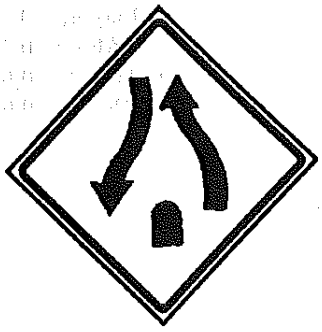
A-40
Passagem de Nível Com Barreira



A-41
Cruz de Santo André



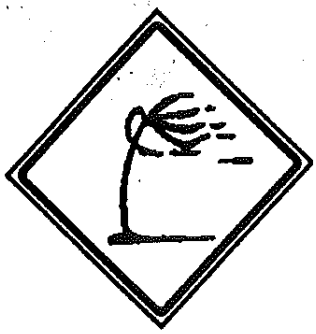
A42a
Início de Pista Dupla



A-42b
Fim de Pista Dupla



A-43
Aeroporto



A-44
Vento Lateral

3 - PLACAS DE INDICAÇÃO

3.1 - Placas indicativas de via e de direção

A - IDENTIFICAÇÃO

1. DIMENSÕES MÍNIMAS

Altura - 0,45 m
Chanfro Inclinado - 0,14 m
Largura Superior - 0,44 m
Largura Inferior - 0,41 m

2. CORES

Orla Interna Preta - 0,02 m
Orla Interna Branca - 0,01 m
Orla Externa Preta - 0,02 m
Orla Externa Branca - 0,01 m



I-1
Rodovia Pan-americana



I-3
Rodovia Interamericana

Largura - 0,40 m
Altura - 0,45 m
Orla Preta - 0,02 m
Orla Branca - 0,01 m



I-3
Rodovia Nacional

B - SENTIDOS E DISTÂNCIAS

1. FORMA - Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima de 0,30m

2. LEGENDA - Letras com altura mínima de 0,10 m

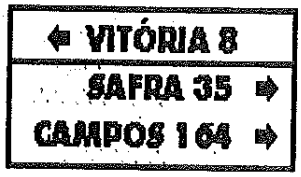
3. CORES
RODOVIAS DE PRIMEIRA CLASSE E VIAS EXPRESSAS
Fundo - Verde
Símbolo - Branca
Legenda - Branca
DEMAIS VIAS
Fundo - Branca
Símbolo - Preta
Legenda - Preta



I-4



I-5



I-6



I-7

C - VIA INTERROMPIDA



I-8

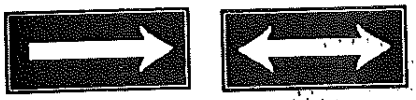
1 - FORMA
Retangular, lado maior na vertical
2 - Dimensões mínimas
Horizontal - 0,30m
Vertical - 1,00m

3 - CORES
PLACA PRINCIPAL
Fundo - Preta
Legenda - Branca
PRIMEIRA PLAQUETA
Para indicar aberto
Fundo - Verde
Legenda - Branca
Para indicar fechado
Fundo - Vermelha
Legenda - Branca
SEGUNDA E TERCEIRA PLAQUETAS
Fundo - Branca
Legenda - Preta

4 - Será utilizada para indicar se é trecho montanhoso ou de traçado difícil e se está transitável ou não.

5 - As plaquetas devem ser removíveis.

D- SENTIDO DE CIRCULAÇÃO



I-9a I-9b

1 - FORMA
Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima 0,30m observando-se sempre a proporção 1;3 entre altura e largura.

2 - CORES
Fundo - Preta
Símbolo - Branca

3.2 - Placas de Localização



I-10

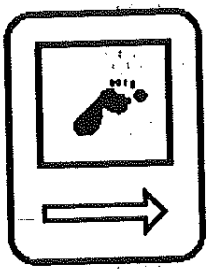
1 - Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima de 1,00m

2 - LEGENDA
Letras com altura mínima de 0,20m

3 - CORES
Rodovias de primeira classe e vias expressas
Fundo - Verde
Legenda - Branca

DEMAIS VIAS
Fundo - Branca
Legenda - Preta

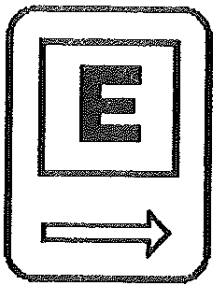
3.3 - Serviços auxiliares



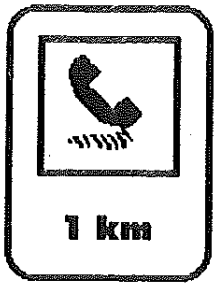
1 - DIMENSÕES MÍNIMAS
PLACA
Largura - 0,40m
Altura - 0,60m
QUADRO INTERNO
Largura - 0,30m
Altura - 0,50m
Margem superior - 0,07m

2 - CORES
Fundo - Azul
Quadro interno - Branca
Seta - Branca
Legenda - Branca
Símbolo - Preta

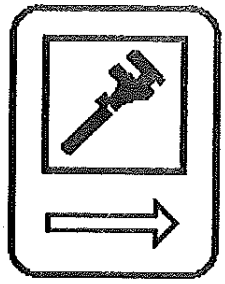
EXCEÇÃO
Na placa I-15 o símbolo deve ser o vermelho.



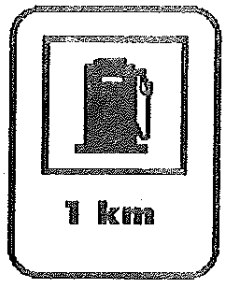
I-11
Área de Estacionamento



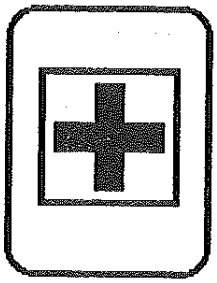
I-12
Serviço Telefônico



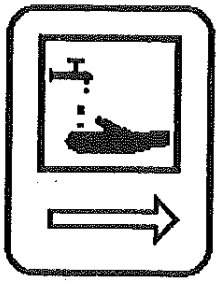
I-13
Serviço Mecânico



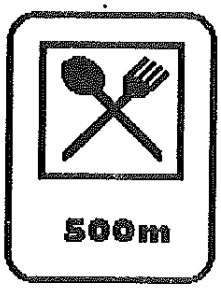
I-14
Abastecimento



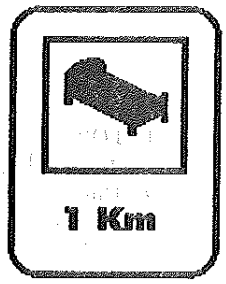
I-15
Pronto Socorro



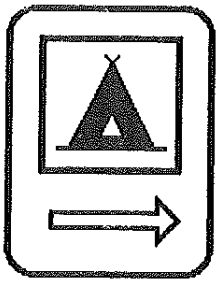
I-16
Serviço Sanitário



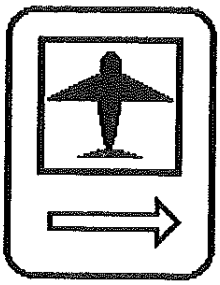
I-17
Restaurante



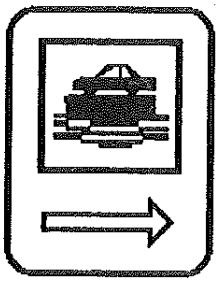
I-18
Hotel



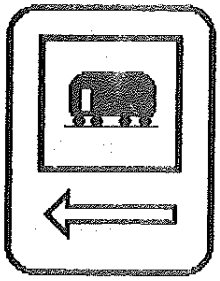
I-19
Área de Campismo



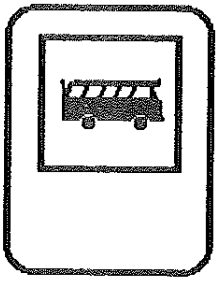
I-20
Aeroporto



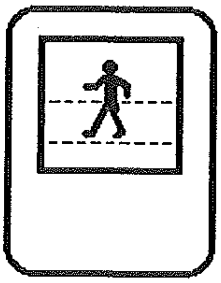
I-21
Transporte
sobre Água



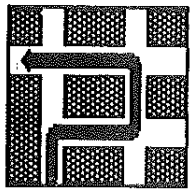
I-22
Estacionamento
de Trailer



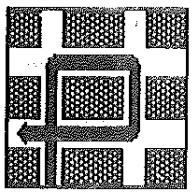
I-23
Ponto de Parada



I-24
Passagem Protegida
para Pedestres



I-A.1
Pré-Sinalização



I-A.2
Pré-Sinalização

3.4 - Placas educativas



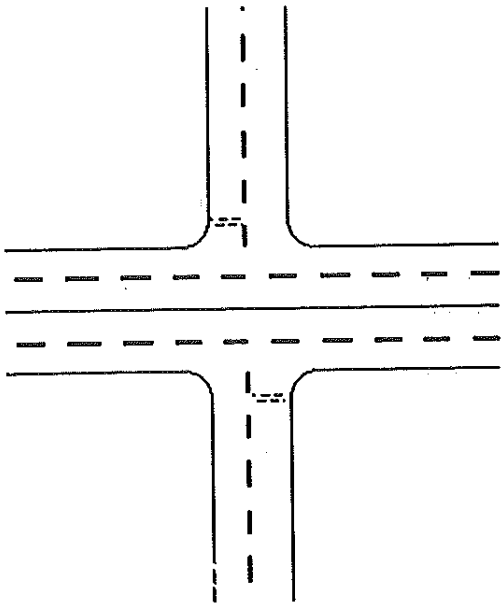
SINALIZAÇÃO MANTIDA REFERENTE AO DECRETO 62.127 DE 16/01/68 (CNT REGULAMENTO)

MARCAS

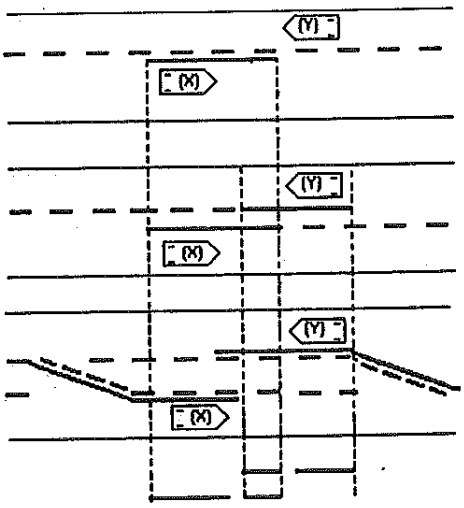
PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM

DEMARCADORAS DE FAIXA DE TRÂNSITO

(EXEMPLO)



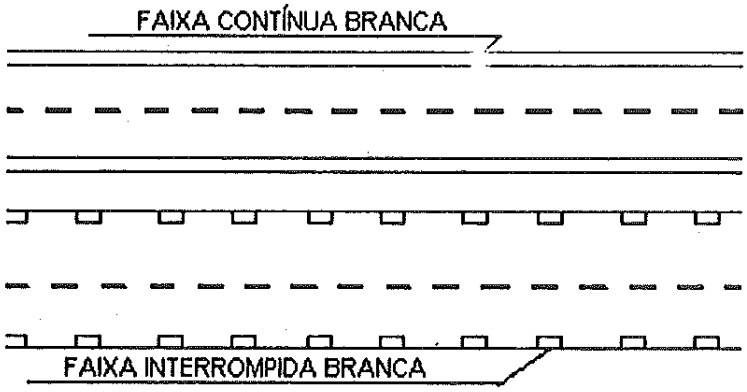
(EXEMPLO)



X - Zona de visibilidade limitada para o veículo "X" (variável)

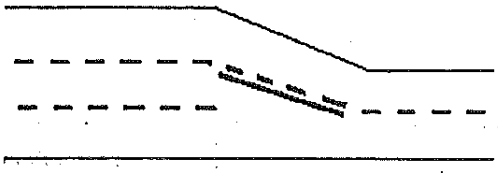
Y - Zona de visibilidade limitada para o veículo "Y" (variável)

BORDOS DE PAVIMENTO
(EXEMPLO)

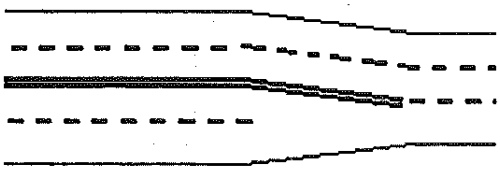


CANALIZAÇÃO DE FLUXO DE TRÂNSITO

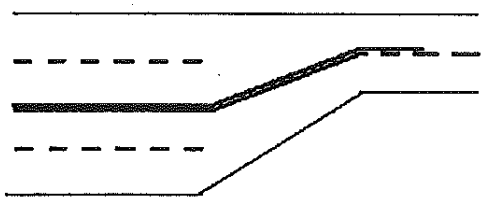
(EXEMPLO)



I - DE 3 PARA 2 PISTAS



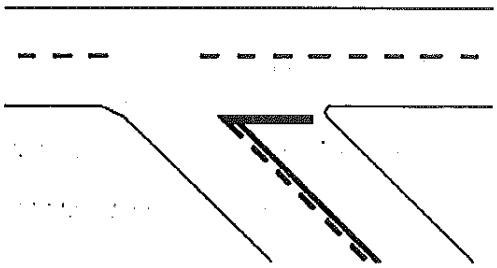
II - DE 4 PARA 3 PISTAS



III - DE 4 PARA 2 PISTAS

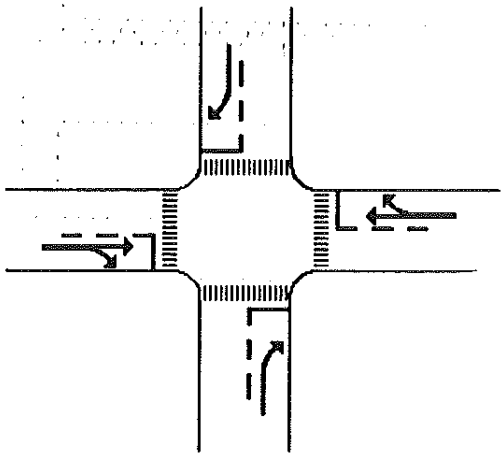
INDICADORA DE PARADA

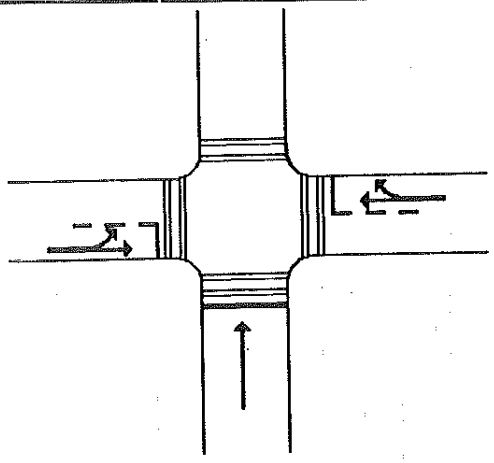
(EXEMPLO)



TRAVESSIA PARA PEDESTRES

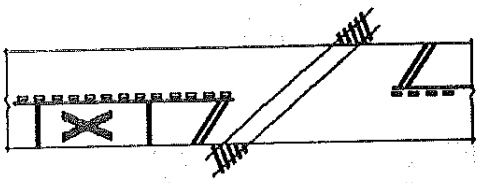
(EXEMPLO)





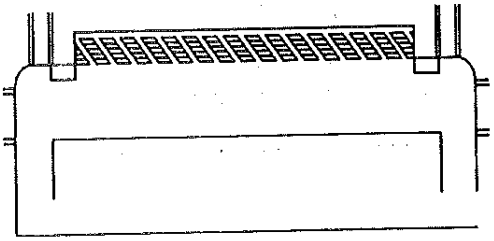
INDICADORA DE PASSAGEM DE NÍVEL

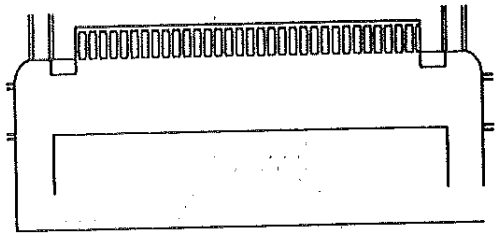
(EXEMPLO)

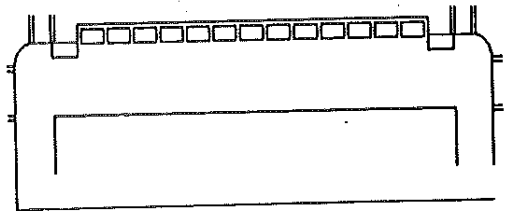


INDICADORAS DE ESTACIONAMENTO

(EXEMPLO)

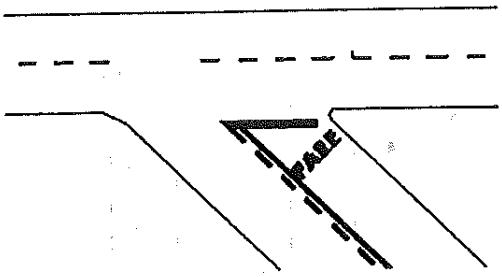






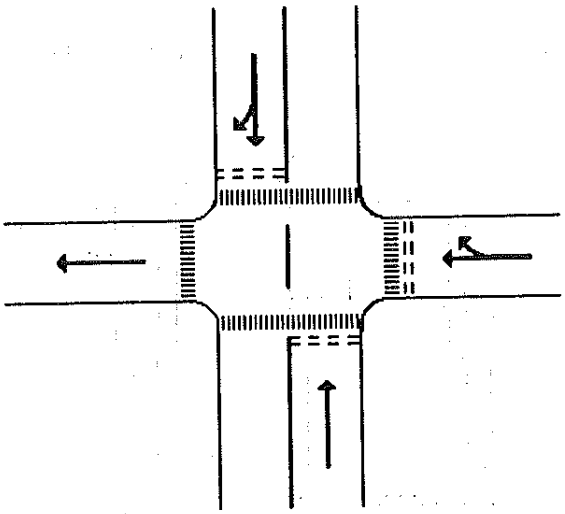
PALAVRAS

(EXEMPLO)



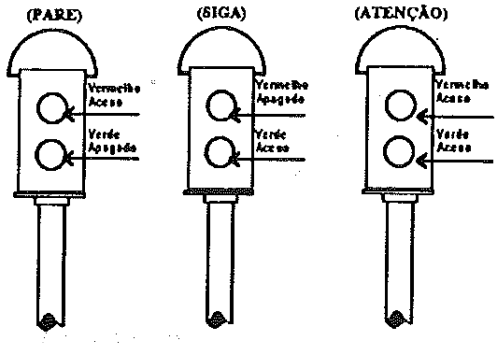
SÍMBOLOS

(EXEMPLO)



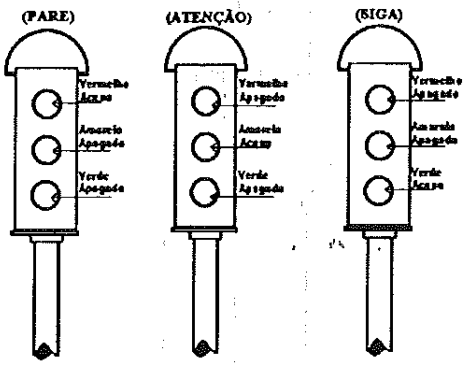
SEMÁFOROS
CONTROLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(DUPLO)

(EXEMPLO)



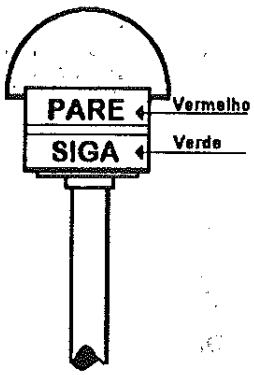
CONTROLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(TRIPLO)

(EXEMPLO)



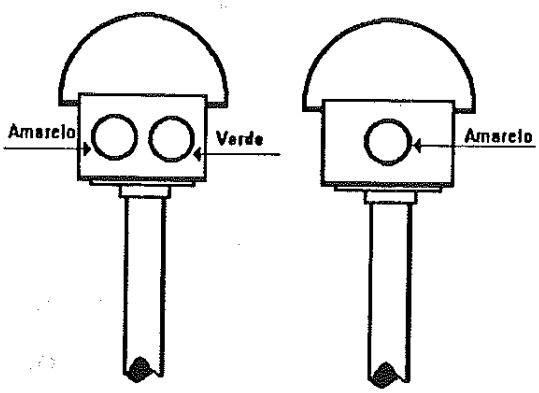
CONTROLE DE FLUXO DE PEDESTRE

(EXEMPLO)

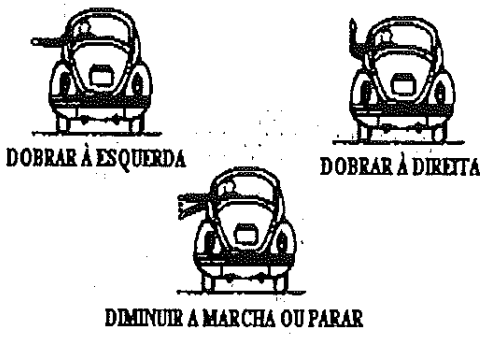


SINAL LUMINOSO DE ADVERTÊNCIA
(LUZ INTERMITENTE)

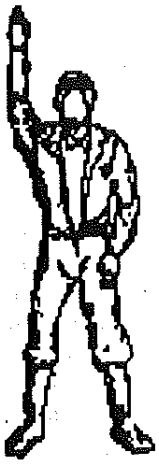
(EXEMPLO)



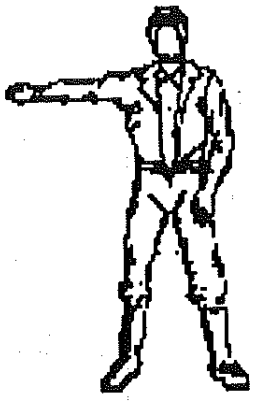
GESTOS
GESTOS DE CONDUTORES



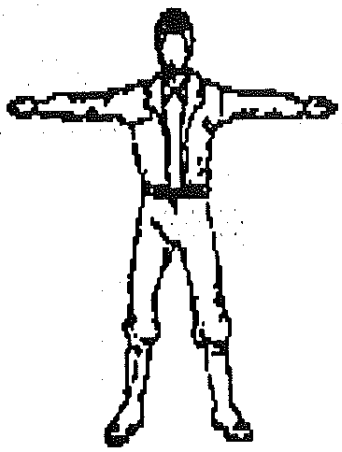
GESTOS DE AGENTES DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO



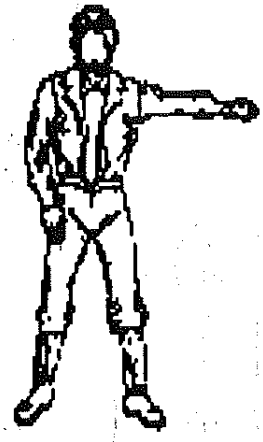
Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o seu sentido de deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o seu sentido de deslocamento.

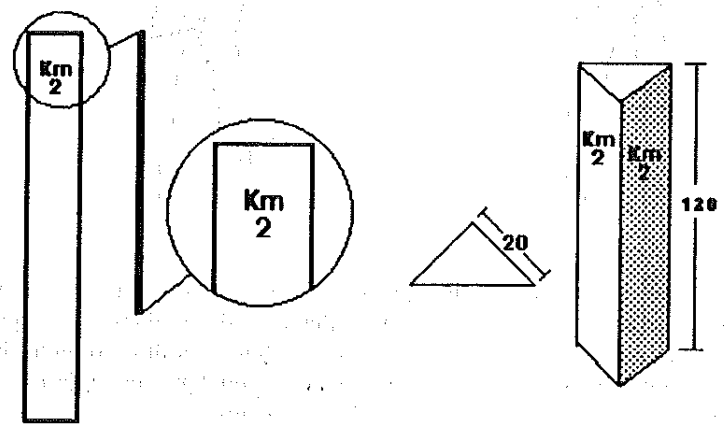
AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

SINAIS SONOROS

SINAIS DE APITOS	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve.	Atenção! Siga!	No ato do guarda sinaleiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves.	Pare!	Para fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves.	Acenda a lanterna.	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo.	Diminua a marcha.	Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve.	Trânsito impedido em todas as direções.	À aproximação de Corpo de Bombeiros, ambulâncias, veículos de Polícia ou de tropa, ou de representação oficial.
Três silvos longos.	Motoristas a postos.	Nos estacionamentos à porta de teatros, campos desportivos, etc.

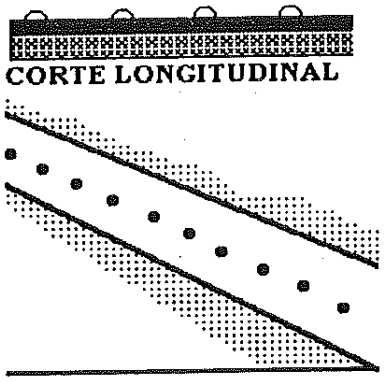
MARCOS

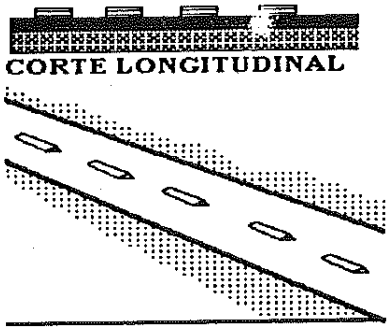
MARCOS QUILOMÉTRICOS



MARCOS DE OBSTRUÇÃO

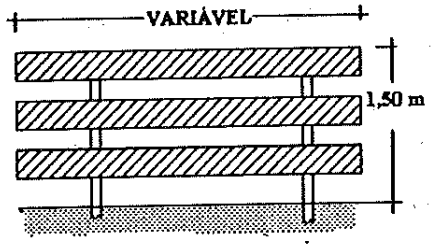
(EXEMPLO)



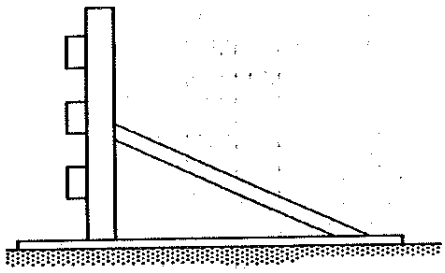


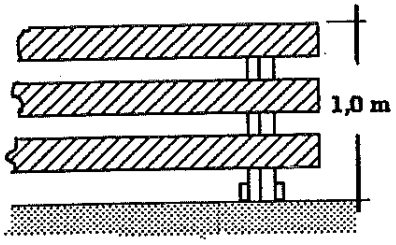
BARREIRAS

I- FIXA

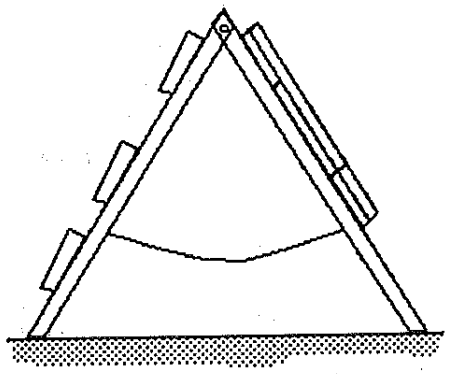


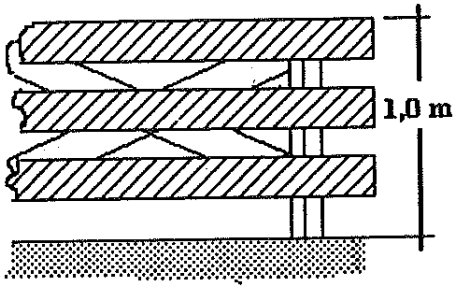
II - MÓVEL RÍGIDA





III - MÓVEL DOBRÁVEL





SR. PRESIDENTE (Valmir Campelo) – O expediente lido vai à publicação.

O Projeto de Resolução nº 63, de 1995, de autoria do Senador Lúcio Alcântara, cujo parecer foi lido anteriormente, ficará sobre a mesa, durante cinco dias úteis, a fim de receber emendas, nos termos do art. 235, II, "d", do Regimento Interno, combinado com o art. 4º da Resolução nº 37, de 1995, do Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Valmir Campelo) – A Presidência comunica ao Plenário que foi encaminhado à publicação o Parecer nº 467, de 1996, da Comissão Especial, sobre as emendas oferecidas ao Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710/93, na Casa de origem), que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", e que a matéria constará da Ordem do Dia, com exclusividade, na sessão deliberativa ordinária do dai 27 próximo.

Nesse sentido, visando facilitar a apreciação da matéria em Plenário, a Presidência, nos termos do art. 374, XII, do Regimento Interno, solicita aos Srs. Líderes, ao Relator-Geral e Senadores com o apoiamento de 19 pares, que, na medida do possível, encaminhem antecipadamente à Secretaria-Geral da Mesa os requerimentos de destaque que pretendam apresentar.

Passa-se à lista de oradores inscritos.

Com a palavra o nobre Senador José Roberto Arruda, em permuta com o Senador Valmir Campelo.

O SR. JOSÉ ROBERTO ARRUDA (PSDB – DF. Pronuncia do seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, o Presidente da República, na última sexta-feira, assinou uma medida provisória, que já foi remetida ao Congresso Nacional, alterando o limite de dedução do Imposto de Renda para as pessoas físicas e jurídicas que investirem fundamentalmente no cinema nacional.

Essa medida provisória, que eleva de 1% para 3% as deduções factíveis para as pessoas jurídicas e chega ao limite de 5% de dedução do Imposto de Renda para as pessoas físicas, estabelece talvez o apoio mais importante do Estado brasileiro à indústria de cinema e vídeo.

Ocupo a tribuna neste momento, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, em primeiro lugar, para dizer que essa medida provisória é fundamental para a cultura do País. O Brasil tem uma tradição importante na área do cinema e vídeo. Diferentemente de outros países, principalmente daqueles mais desenvolvidos, o Brasil conserva, na sua arte cinematográfica, o cordão umbilical que liga essa forma de expressão aos valores mais legítimos, mais tradicionais e mais importantes da cultura brasileira.

Em segundo lugar, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, nos últimos anos, depois de ter vivido a sua pior crise desde os áureos temos da Vera Cruz, o cinema nacional passou a chamar a atenção dos estudiosos do mundo todo, daqueles que gostam, assistem, pensam e comentam o cinema mundial, pela qualidade das suas produções. O Brasil, mesmo com dificuldades de ordem econômica, tem mostrado ao mundo todo a força da sua criatividade e do seu poder de representação.

Mas não é só isso, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores. A partir da discussão e da votação dessa medida provisória, que já produz desde logo seus efeitos, todos os cidadãos e todas as empresas deste País poderão atender ao chamado da indústria cinematográfica brasileira, com o retorno às suas atividades e com o retorno na forma do desconto no Imposto de Renda altamente favorável e motivador desse patrocínio.

Hoje, pela manhã, assisti a uma entrevista do ator e diretor José Wilker. Ele dizia que, a par da importância desse texto legal, a par da importância desta medida, há outro problema igualmente grave para o qual o Congresso Nacional deve estar atento. Trata-se, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, da distribuição dos filmes.

Hoje, nos Estados Unidos, por exemplo, de cada cem filmes exibidos nos cinemas americanos, por força de lei, determinado número deve ser de produção americana. Esse percentual, até certa época, era de 90%.

Imaginem, Srªs e Srs. Senadores, se de cada cem filmes exibidos nos cinemas brasileiros noventa fossem de produção nacional. Isso seria um incentivo, representaria uma demanda que fatalmente incentivaria a produção nacional. Como no Brasil não há obrigatoriedade de exibição de determinado número de filmes de produção nacional, é claro que a produção estrangeira, principalmente a de origem americana, assentada em bases estritamente comerciais, é a responsável pela lotação dos nossos cinemas e pelos grandes índices de bilheteria. Isso obviamente traz resultados extremamente negativos àqueles que se dedicam, com idealismo e com profissionalismo, à arte cênica no Brasil.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, além de sublinhar a importância dessa medida para o País e para o vídeo e o cinema em especial, trago duas reflexões. A primeira é a de que no decorrer da discussão dessa medida provisória na comissão mista que será formada no Congresso Nacional, com a presença de Deputados e Senadores, esta Casa Legislativa não perca a oportunidade de ouvir as lideranças

maiores do cinema nacional, aqueles que dedicaram suas vidas ao cinema, para que, em função das suas sugestões e das suas críticas construtivas, possamos aperfeiçoar essa medida provisória.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, essa Medida Provisória já recebe, nos seus primeiros dias, algumas críticas de outros setores de atividade econômica, que querem modificá-la, não avaliando, possivelmente, a importância dela para o cinema nacional.

Esta minha fala no Senado, hoje, tem a intenção de chamar a atenção de atores, atrizes, técnicos, diretores, produtores e distribuidores do cinema nacional, para que, nos próximos trinta dias, atendam ao chamamento do Congresso Nacional e participem, na comissão mista que vai analisar essa Medida Provisória, do grande movimento, que tem de ser de todos nós, pelo renascimento do cinema nacional.

Falo aqui de homens como Nelson Pereira dos Santos, como Neville de Almeida; de mulheres como Carla Camurati e Ana Maria de Magalhães; de Bruno Barreto, de Fábio Barreto, de Murilo Salles e de tantos outros, daqueles que ganharam as premiações no Festival de Gramado no último final de semana; enfim, falo de todos aqueles que, em suas funções, dedicaram e dedicam suas vidas e suas inteligências à produção cinematográfica brasileira.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, enganam-se aqueles que acham que o cinema é apenas uma forma de expressão artística; o cinema em todo o mundo é uma atividade produtiva geradora de empregos e de renda. As cidades que, a exemplo de Brasília, Vitória, Fortaleza e agora São Paulo, fizeram seus pólos de produção audiovisual experimentaram o que significa uma produção na economia local para a geração de empregos, para o recolhimento de impostos, a motivação do turismo e, mais do que isso, para a reprodução no plano nacional, e muitas vezes internacional, das nossas riquezas, das nossas belezas naturais.

Ora, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, se Hollywood vende sabonetes, se o cinema do mundo inteiro, inclusive o francês e o espanhol, antes dedicados apenas à arte cinematográfica, se todos esses países que têm produções cinematográficas de conteúdo e tecnicamente consideradas como de primeira linha vendem seus produtos, multiplicam seus costumes, se em todos esses países a indústria cinematográfica é rentável, dá lucro, dá retorno para o produtor e para o país, se em todo o mundo a indústria do cinema é geradora de riquezas, de empregos e de renda, por que isso não pode acontecer no Brasil? Além da inteligência do seu povo, do poder de criatividade do brasileiro, que é reconhecido em todas as áreas onde atua, o Brasil tem, provavelmente, os mais belos cenários naturais de todo o planeta: temos praias, cerrados, rios, cachoeiras, temos o frio do Sul, o calor do Nordeste, temos a Amazônia com todas as suas belezas e mais de 8 mil quilômetros de litoral, que são incomparavelmente belos.

Ora, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, é preciso que todo o País, da mesma forma que toma conhecimento das notícias ruins, tome conhecimento de que há uma notícia boa: o Governo Federal, preocupado com a indústria cinematográfica brasileira, buscou, por meio dessa Medida Provisória, incentivar nossa cultura. Mais do que isso, ao fazer um desconto maior no Imposto de Renda daqueles que patrocinam a cultura do audiovisual, o Governo Federal sinaliza para o cinema, que é também atividade produtiva e não cultural, já que essas duas coisas não são inconciliáveis, mas, ao contrário, são complementares.

Penso que todos aqueles que militam de uma forma ou de outra no cenário cultural brasileiro devem estar hoje atentos e comemorando, é claro, essa iniciativa do Estado brasileiro. Devem também estar atentos para que essa medida provisória, na sua tramitação no Congresso Nacional, não sofra modificações que reduzam seus efeitos, mas seja aprimorada, a fim de estender os ganhos e os benefícios que nela constam a toda atividade econômica e produtiva.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, no momento em que o País atravessa profundas mudanças, no momento em que o País experimenta ganhos importantes na qualidade de vida dos seus cidadãos, é fundamental sublinhar da tribuna do Congresso Nacional que o movimento cultural brasileiro tenha a oportunidade de um incentivo e de formas de patrocínio que não tinha antes.

O Sr. Romero Jucá – V. Exª concede-me um aparte?

O SR. JOSÉ ROBERTO ARRUDA – Concedo o aparte ao nobre Senador Romero Jucá, que comigo vai dividir as responsabilidades de trazer para o Congresso Nacional todas as grandes figuras do cinema nacional, para que essa discussão não fique hermeticamente fechada nesta Casa Legislativa, mas ganhe efetivamente a opinião pública nacional.

Concedo esse aparte ao nobre colega, que falará da outra tribuna, já que o sistema de som do plenário apresenta defeitos.

O Sr. Romero Jucá – Senador José Roberto Arruda, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, não poderia deixar de fazer esse aparte ao brilhante discurso do Senador José Roberto Arruda, apesar da

dificuldade do som e de ter de fazê-lo aqui da tribuna do Senado. É importante ressaltar alguns aspectos essenciais não só do discurso de V. Exª, mas também da medida que o Governo Federal toma em boa hora. Em primeiro lugar, quero dizer que essa medida do Governo Federal, sem dúvida nenhuma, vai reforçar e fortalecer o cinema nacional e a ação audiovisual no momento em que os próprios cineastas, em que a própria cultura brasileira dá sinais de vitalidade. É importante registrar que um país da dimensão do Brasil, um país com problemas de resgate da cidadania e da dívida social, sem dúvida alguma, terá nessa produção audiovisual e no fortalecimento da sua cultura um instrumento fundamental para que haja a alavancagem de todas essas questões. Gostaria de parabenizar não só o Presidente Fernando Henrique e o Ministro da Cultura, Francisco Weffort, mas também a área econômica do Governo pelo gesto de abrir mão de receitas tão importantes. Hoje, li um artigo de jornal que dizia que, se todos os recursos forem alocados para esse fim que prevê a lei, haverá uma renúncia fiscal de mais de US$400 milhões. Mas esses recursos serão transferidos para um setor que se desenvolverá muito mais com o fortalecimento do cinema nacional e do setor audiovisual. Gostaria de parabenizar a Liderança do Governo no Congresso por essa proposta de abertura de discussão. Se o Governo Federal deu um passo importante ao propor essa medida provisória, V. Exª, como Líder do Governo, reforça esse passo à medida que abre a discussão no Congresso Nacional, trazendo cineastas, artistas, atores, enfim, todas as pessoas ligadas ao setor, que lutam com tantas dificuldades, mas que são muito importantes para que haja o reforço da nossa cultura. Quero parabenizar não só o Presidente da República por essa ação, mas também a Liderança do Governo no Congresso e, pessoalmente, V. Exª, por esse gesto, que, tenho certeza, dará uma contribuição efetiva para que haja aqui um amplo debate não só nessa linha da medida provisória; talvez possam ser dadas novas sugestões para novas legislações e possam ser abertos novos caminhos, para que possamos fortalecer ainda mais a cultura brasileira. Meus parabéns! Fica aqui o meu aparte. Eu não poderia deixar de participar do brilhante discurso de V. Exª. Entendo que essa é uma medida que vai no caminho certo do nosso País.

O SR. JOSÉ ROBERTO ARRUDA – Muito obrigado.

Agradeço e incorporo integralmente o aparte do Senador Romero Jucá a este pronunciamento, particularmente quando S. Exª parabeniza o Presidente da República e o Ministro da Cultura.

No entanto, não concordo integralmente com os parabéns que S. Exª dedica à área econômica do Governo. Concordo – acompanhei pelos jornais e pela televisão – que os Srs. Ministros da área econômica estavam de cara amarrada. Depois eles vão ficar mais felizes, porque esse tipo de renúncia fiscal, quando motiva um setor produtivo da economia, traz para o Governo, em seguida, riquezas muito maiores do que aquelas previstas na renúncia.

Sr. Presidente, gostaria de pedir à Mesa do Senado que transcreva nos Anais desta Casa uma interessante matéria que o jornal **O Globo** de ontem traz no seu Caderno B, assinada pelo jornalista Luiz Costa Pinto.

Exatamente 48 horas depois de o Presidente da República assinar uma medida provisória incentivando a produção do cinema nacional, o jornalista Luiz Costa Pinto assina a matéria principal do segundo caderno de **O Globo** de ontem, mostrando um movimento paralelo, mas complementar a este, que é o fim efetivo da censura no Brasil.

Já falei desse tema aqui, na sexta-feira, mas gostaria de retornar a ele, dizendo que a iniciativa do Ministro da Justiça de extinção do seu Departamento de Classificação e de transferência dessa incumbência para as televisões e para as rádios no Brasil, às suas expensas, mostra que a liberdade é autosuficiente para corrigir seus próprios excessos.

Um sistema democrático, como o que vivemos hoje no País, principalmente num clima de liberdade, não precisa mais de qualquer tipo de cerceamento às formas de expressão. A própria sociedade deve organizar-se, como já acontece em outros países do mundo, para que suas produções culturais não excedam os limites do comportamento humano que é aceito pela sociedade brasileira.

Agradecendo ao Senador Valmir Campelo por esta inversão, concluo, Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, dizendo que o cinema nacional e o audiovisual, de uma maneira geral, vivem um grande momento.

O Festival de Gramado foi apoteótico não nas suas belezas, que aparecem na televisão e no jornal, mas pelo nível de suas produções. O Festival de Gramado, como já havia acontecido no Festival de Cinema de Brasília, está mostrando ao País e ao mundo a qualidade das nossas produções cinematográficas.

Ora, se agora o Governo Federal se dispõe a uma renúncia fiscal no nível do Imposto de Renda ainda maior, para pessoas físicas e jurídicas, é claro que isso abre um novo mercado de patrocínio para aqueles que se dedicam à produção cinematográfica no Brasil.

Penso que nós, Senadores, Deputados e todos os que militam direta ou indiretamente na produção

e distribuição de filmes no Brasil, devemos participar deste debate que se inicia hoje no Congresso Nacional, estudando o texto dessa medida provisória, estudando todo o ambiente de dificuldades e possibilidades de crescimento do cinema nacional, para que a nossa geração possa legar ao País uma ambiente culturalmente mais fértil. Este é um momento extremamente importante da vida nacional, exatamente pela oportunidade de debate e de crescimento do cinema no Brasil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. JOSÉ ROBERTO ARRUDA EM SEU PRONUNCIAMENTO:

Sófocles e Scooby Doo sob 'canetadas'

Relatórios, bilhetes e cartas mantidos em Brasília mostram como burocratas viam a vida cultural

Continuação da página 1

Num dos pareceres encontrados no arquivo da Censura, lê-se: "O filme poderia perfeitamente ser cortado em diversas cenas onde os personagens se arrastam. Estas cenas demonstram a inexperiência do diretor. Pelo tema, por alguns diálogos e por cenas de morte, a sua impropriedade está caracterizada", resume um dos censores encarregados de analisar o filme "Deus e o diabo na terra do sol", de Glauber Rocha. O filme ganhou prêmios em festivais internacionais, abriu o mercado mundial para o cinema brasileiro e projetou Glauber Rocha como o nosso maior cineasta em todos os tempos. "A película é de toda mal filmada. É que o cenário não ajuda dado a pobreza do personagem (*sic*). Um filme ridículo, pois o bom senso não deixaria sair fora (*sic*) do país. Desta forma, nós brasileiros nos livraríamos de ser criticados no exterior", escreveu no seu parecer outro censor, Antônio Guerres, tentando impedir até que o filme participasse de festivais.

Esta análise de dois barnabés sobre a obra do cineasta é apenas uma dentre tantas pérolas do tesouro arqueológico mantido em Brasília. O cineasta Silvio Tendler, secretário de Cultura do Distrito Federal, informado da existência do acervo, avalia a oportunidade de se criar na capital uma espécie de Museu da Censura, no qual seria guardado, catalogado e posto à disposição do público estes casos de intolerância cultural. Margrit Dutra quer aperfeiçoar a idéia, criando um museu digital — na Internet, com os papéis da censura no período.

Sófocles causou boa impressão em parecer de censor

— É fundamental que esses exemplos de insanidade não fiquem perdidos num arquivo. Até para que a História não se repita, precisamos trazer esses papéis para o conhecimento público — defende Silvio Tendler.

"O mal e a injustiça são causa de males e são sempre castigados pela Justiça (*sic*). Tenho boa impressão da peça, pois ali se vê a Justiça vencer o mal", escreveu no dia 20 de julho de 1970 o censor Vasco Pedro Moretto no formulário de liberação da peça Édipo Rei", do grego Sófocles, liberando-a para uma montagem no Rio tendo o ator Paulo Autran no papel principal. Até Sófocles, que escreveu "Édipo Rei" dois mil anos antes da criação do Departamento de Censura Federal, foi submetido às canetadas dos censores. "A peça nos transmite um sentimento altamente confesso de dignidade humana", concluiu, ainda sobre "Édipo Rei", outro censor, Dalmo Paixão.

— Até que não tive problemas com "Édipo Rei" — conta Paulo Autran — Mas "Brasil e companhia", uma peça escrita por Armando Costa e Vianinha, foi proibida depois da estréia, em 1970. Fui a Brasília falar com um general e saber o motivo. Perguntei se ele tinha 15 minutos para mim e representei o texto para ele. O general riu muito. E o chefe da Censura, que estava ao lado, foi ficando nervoso; começou a suar, tirava o lenço. Quando acabei, houve um silêncio. Na peça, eu fazia brincadeiras com vários políticos. E falava sobre o personagem Benedito Valadares, que passava o tempo inteiro dizendo: "Nada a declarar, nada a declarar."

O ator conta que, em seguida, o general disse que não era como o personagem, tendo se virado para o chefe da Censura e dito que não via motivo para que a peça fosse proibida.

— E o censor disse ao general que a mulher de um oficial foi assistir à peça e contou que eu dizia em cena que o Brasil devia ser cortado em pedaços e ficar à disposição de quem quisesse tomar conta. Respondi que nunca diria uma estupidez daquelas, e então a peça foi liberada. E aí eu disse para ele: "O senhor imagina o prejuízo que estou tendo. Imagine os grupos que não têm chance de desfazer mal-entendidos." E ele disse: "São os ossos do ofício."

Quem lê os processos de censura vê que os corredores da burocracia eram habitados por processos kafkianos. O episódio "O Minotauro", um filmete de 14 minutos da série de desenhos animados do Scooby Doo chegou dos EUA no dia 8 de setembro de 1984, durante o Governo Figueiredo. No dia 11 de setembro, a fita foi protocolada no Ministério da Justiça. Ali, recebeu ainda outros quatro carimbos antes de ser liberada, no dia 18 de outubro (mais de um mês para liberar um desenho do Scooby Doo). "Desta feita, os heróis da série defrontam-se com o Minotauro na Grécia. Acabam por descobrir, sem querer, o velo de ouro da lenda (...). As mensagens finais são sempre positivas. Deve ser liberado", escreveu o censor, de assinatura ilegível.

Acervo guarda dezenas de trechos interditados

O acervo da velha Censura conta com 358 latas de películas inteiras e pedaços de filmes proibidos. Tem ainda 16 fitas de vídeo, dez fitas cassetes e seis estojos de filmes com trechos de novelas, filmes e anúncios interditados. Há toda a correspondência trocada pelos censores e seus chefes — entre si e com os autores, diretores e atores. A organização e a catalogação desse material está sendo feita no Arquivo Nacional, mas o estado do material é precário.

Esses papéis explicam, por exemplo, os problemas com a segunda versão da novela "Selva de pedra" em 1985. Escrita originalmente na década de 70 por Janete Clair, a versão moderna de "Selva de pedra" foi acusada de fazer apologia do homossexualismo. "Sugerimos cortes na cena 37 do capítulo 11, e isto não ocorreu. Apesar de insinuado, a situação abordada (homossexualismo) com minúcias, deixa claro as intenções homossexuais", defende o censor, de assinatura ilegível.

— Na primeira versão da novela, houve uma proibição — lembra Dias Gomes. — Ia haver um casamento entre o marido da personagem que era dada como morta, interpretada por Regina Duarte. O viúvo era o Cuoco que, ia casar com outra mulher, interpretada pela Dina Sfat, porque havia uma suposição de que a outra tinha morrido. Só que a mulher não tinha morrido. Então, teríamos um caso de bigamia involuntária. E a Censura implicou. O jeito que a Janete deu foi o seguinte: o noivo não apareceu. A história virou pelo avesso e estourou.

Dias Gomes conta que a abertura dos arquivos permite entender ainda a proibição da novela "Roque Santeiro", em 1975, por causa de um telefonema entre ele e o Nelson Werneck Sodré.

— Ele perguntou o que eu estava fazendo e eu disse que estava adaptando para a TV minha peça "O berço do herói", que foi censurada. O Nelson disse que não ia passar, e eu respondi que passava, porque os milicos eram muito burros. Só que eles estavam ouvindo tudo. Foi por isso que a novela foi proibida.

Para a socióloga Eliane Oliveira, encarregada do acervo, é urgente ter um projeto para recuperar e catalogar esses dados.

— Lê-los é viajar pela intolerância que tomou conta do país por duas décadas — diz ela. *(Colaborou Elisabeth Orsini)* ■

CORPO A CORPO

MARGRIT DUTRA SCHMIDT

'Me arrepio com os pareceres dos censores'

• A socióloga Margrit Dutra Schmidt, diretora do Departamento de Classificação Indicativa, surpreendeu até o ministro Nélson Jobim, ao propor na última quarta-feira a extinção do órgão em que trabalha. Ela acha uma bobagem a manutenção de sua repartição pública, e hoje se diz espantada com o que há nos arquivos da Censura.

O GLOBO: *A senhora vai ficar sem emprego depois da extinção do Departamento de Classificação Indicativa?*

MARGRIT DUTRA: Vou. Posso voltar para a Universidade de Brasília, na qual sou funcionária, ou posso tentar outra atividade. Seria hipocrisia manter o órgão só para manter meu emprego. Classificação indicativa é sobretudo um trabalho educativo. Os produtores culturais estão prontos para assumir esta tarefa criando um órgão que regulamente o setor.

• Por que o Governo não dá atenção maior ao acervo da velha censura, que é riquíssimo para se escrever a história daqueles anos de regime militar?

MARGRIT: Eu não tive sequer como me dedicar com mais afinco a isso. Gostaria de fazê-lo, porque até hoje me arrepio ao ler alguns dos pareceres dos censores sobre obras como "Édipo Rei", de Sófocles, ou "Roda viva", de Chico Buarque. O funcionário público que censurou "Roda viva" sugere, no seu parecer, que o "tal de Francisco Buarque de Hollanda" é "um débil mental". Tenho sensibilidade para estes documentos, mas infelizmente não tenho tempo nem dinheiro para me dedicar a eles. Lancei a idéia do museu da censura na Internet porque acho que desta forma ele ficará mais barato e mais acessível — e talvez acabe sendo o primeiro museu do mundo criado para uma rede de informações internacional.

• A quem a senhora acha que estas informações iriam interessar?

MARGRIT: A qualquer pessoa que tenha sensibilidade. Os pareceres dos censores emitem conceitos — e muitos preconceitos — sobre a arte e a cultura que se produziu neste país por muito tempo. Há coisas absurdas aí. E isso é História.

Luís Costa Lima

BRASÍLIA

Há um tesouro de papel envelhecendo em Brasília. São caixas e mais caixas que, se postas lado a lado, formariam uma fileira de 700 metros. Dentro delas estão os documentos, os relatórios, as cartas e ordens de serviço do antigo Departamento de Censura de Diversões Públicas, a velha Censura Federal. Encontra-se ali tanto a apreciação dos censores sobre a peça "Édipo Rei", de Sófocles, quanto sobre milhares de episódios dos desenhos animados de personagens como Scooby Doo, Mickey, Pato Donald e até Gasparzinho. Agora, esse acervo pode ser disponibilizado num Museu da Censura ou na Internet.

"Gasparzinho, o fantasminha camarada, e sua amiga Doçura, realizam proezas a fim de ajudar companheiros em apuros. Trata-se de desenho animado, bem a gosto do público infantil. Indicamos sua liberação irrestrita", escrevem os censores Gilberto Hortêncio de Souza e Geralda de Macedo Coelho que, no dia 1º de março de 1977 viram e liberaram para a televisão o episódio "A terra de Mamãe Gansa", da série "As novas aventuras de Gasparzinho". É espantoso que dois funcionários públicos como Gilberto e Geralda fossem pagos para assistir a desenhos animados — e mais espantoso ainda que eles não fossem os únicos a fazê-lo. Entre março de 1964 e outubro de 1988, enquanto funcionou a Censura Federal, quase 400 censores espalhavam-se pelo país lendo ou assistindo a todos os filmes, peças, músicas, novelas, livros, revistas e jornais que circulavam ou que eram exibidos no Brasil.

— A importância deste acervo é enorme para se saber o que ocorria nos bastidores da censura, como pensavam e trabalhavam os censores, como nós fomos submetidos a tanta estupidez, e para ajudar a contar um pouco da História recente do país — diz a socióloga Margrit Dutra, diretora do Departamento de Classificação Indicativa do Ministério da Justiça, órgão que herdou algumas das atribuições da censura.

Nestsa semana que passou, Margrit e o ministro da Justiça, Nélson Jobim, seu chefe, propuseram o fim do Departamento de Classificação Indicativa e a transferência para as emissoras de TV e para os produtores de cinema da tarefa de classificar filmes, novelas e minisséries de acordo com a faixa de idade às quais os programas se destinam. O conhecimento desses arquivos leva a uma discussão que acontece na hora em que cidadãos comuns entram com ações na Justiça para proibir livros, músicas e filmes. Os papéis trocados entre os censores têm muito a dizer.

Durante o discurso do Sr. José Roberto Arruda, o Sr. Valmir Campelo, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. José Eduardo Dutra.

O SR. ROMERO JUCÁ – Sr. Presidente, peço a palavra como Líder.

O SR. PRESIDENTE (José Eduardo Dutra) – Concedo a palavra ao Senador Romero Jucá, pela Liderança do PFL, por 5 minutos.

O SR. ROMERO JUCÁ (PFL – RR. Como Líder. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, pedi a palavra pela Liderança do PFL para fazer um apelo ao Ministro interino dos Transportes, ao Presidente do DNER e também ao 6º Batalhão de Engenharia de Selva. Roraima vive uma situação extremamente difícil quanto às suas estradas BR-210 e BR-174. Elas estão fechadas. Apesar de ser responsabilidade do Governo do Estado, até agora nenhuma ação foi tomada de forma efetiva, e hoje temos vários municípios ilhados no nosso Estado de Roraima.

O Município de Caruebe, a Vila de Entre-Rios, Vila do Incra, os Municípios de São João e São Luís estão praticamente com as suas comunicações via terrestre cortadas. Não há combustível, não há alimentação, não há remédio, e as estradas vicinais estão intransitáveis. O que vemos, Sr. Presidente, é a completa inoperância do Governo do Estado para dar assistência a essas populações. Isso não pode ficar do jeito que está. A população passa necessidades, e já começa a haver surto de doenças de forma mais séria. Portanto, desta tribuna, peço ao Ministério dos Transportes que tome alguma providência, em conjunto com os Batalhões de Engenharia da Amazônia.

Se o Governador Neudo Campos não tem sensibilidade para atuar na recuperação das estradas do nosso Estado, que o Governo Federal o faça, para não permitir que a situação continue como está.

Tenho recebido, diariamente, em Brasília, telefonemas de vários municípios, como Caruebe, do companheiro Assuélio, de Entre-Rios e Vila do Martins Pereira. Recebi, enfim, apelos e mais apelos para que viesse a esta tribuna e relatasse o caos que vive hoje o interior do nosso Estado.

Infelizmente, o Governador do Estado, que possui aviões e helicópteros e tem condições de atuar nesse interior, nessas estradas, está de mãos cruzadas, porque está preocupado em trazer recursos do Estado para aplicar, no abuso do poder econômico, nas eleições municipais, que estão ocorrendo no Estado, especialmente na capital, Boa Vista.

Portanto, fica aqui o nosso alerta, Sr. Presidente, para que o Ministério dos Transportes determine alguém para verificar esse absurdo e tomar as providências necessárias no sentido de evitar que se repita o isolamento que até hoje está acontecendo no interior, principalmente no sul do nosso Estado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Eduardo Dutra) – Concedo a palavra ao Senador Valmir Campelo.

O SR. VALMIR CAMPELO (PTB – DF. Pronuncia o seguinte discurso) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, a classe média brasileira deu-se conta, de repente, que a violência não é um fenômeno exclusivo dos morros e favelas.

Dolorosamente, nossa classe média vem tomando consciência de que a violência, esse fenômeno típico dessa era de desencontros e sobressaltos em que estamos vivendo, invadiu aqueles redutos razoavelmente protegidos das nossas grandes cidades, e que a juventude vem sendo a principal vítima desse flagelo de fim de milênio.

Durante muito tempo, a classe média brasileira alimentou a ilusão de que criminalidade era um fenômeno que atingia predominantemente os segmentos de baixa renda. Crimes e violências envolvendo pessoas bem postas na sociedade era coisa rara e ocasional.

Vez ou outra, Srªs e Srs. Senadores, a gente ouvia falar, nos noticiários da TV ou nos jornais, que um psicopata qualquer, nos Estados Unidos, havia invadido uma lanchonete, com arma em punho, e executado dez ou quinze pessoas a sangue-frio e sem qualquer razão. Ouvíamos falar e dávamos graças a Deus, porque isso não acontecia no Brasil.

As recentes execuções de jovens da classe média, em São Paulo, no entanto, trouxeram para o cotidiano da população mais privilegiada uma realidade até então restrita à periferia, da qual se tinha notícia através dos jornais televisivos.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, a escalada da violência nas grandes cidades brasileiras está se tornando um problema alarmante de imprevisíveis dimensões sociais.

Hoje em dia, ninguém está mais à salvo dos assaltos à mão armada, dos seqüestros, dos estupros e da crueldade dos criminosos.

A revista **Veja** desta semana publicou uma pesquisa impressionante e macabra, mostrando a geografia da violência no Brasil.

Brasília é retratada como a "capital do estupro", registrando, de janeiro a julho deste ano, a preocupante marca de 433 casos de violência sexual.

O Rio de Janeiro, lamentavelmente, sem nenhuma surpresa, aparece como campeão de criminalidade.

A verdade dos fatos, Sr. Presidente, é que a violência vem-se disseminando pelas nossas cidades como verdadeira epidemia.

A sociedade, como um todo, encontra-se num grande impasse. O que fazer para por fim a essa onda de violência que nos ameaça a todos e, em particular, à juventude brasileira?

Será que a solução é armar a Polícia e intensificar o policiamento ostensivo, como pretendem algumas autoridades e o próprio Ministro da Justiça Nelson Jobim?

Ou será que a criminalidade seria reduzida se promovêssemos uma justa distribuição de renda em nosso País?

No estágio de emergência a que chegamos, é claro que é preciso intensificar a ação policial, promover o reaparelhamento da Polícia e buscar o aperfeiçoamento dos recursos humanos disponíveis.

Não resta dúvida, porém, de que se trata de uma solução que traz riscos consideráveis, porque ninguém ignora a existência de outro tipo de violência, ciosamente camuflada nas delegacias e corporações: a violência policial.

Por outro lado, a tão decantada distribuição de renda, por si só, não resolve o problema.

Fatores típicos do nosso tempo, como o narcotráfico e o inconformismo das gerações mais recentes, provaram que sociedades modernas e desenvolvidas, com elevado padrão de consumo, não estão imunes à violência. Ao contrário, é exatamente aí que a violência grassa com maior intensidade.

No meu modesto ponto de vista, Senhor Presidente, a solução desse estado de coisas começa antes, começa no seio das famílias, com a educação daqueles que serão os pais de amanhã.

Claro que é preciso encontrar meios de distribuir mais justa e equilibradamente a riqueza nacional.

Evidente que precisamos de um aparelho policial capacitado a nos oferecer segurança e prevenir a criminalidade nas nossas grandes e pequenas cidades.

Mas, fundamentalmente, Senhoras e Senhores Senadores, o que precisamos mesmo é promover uma mudança profunda de mentalidade, preparando os nossos jovens para o trabalho, para a vida.

Para tanto, necessitamos de um sistema de ensino moderno, renovado e suficientemente dimensionado para oferecer oportunidade de educação a todos.

Todas as outras soluções, a meu ver, são emergenciais.

Isso não significa, naturalmente, deixar a população entregue à própria sorte. Cada governo, cada administração estadual deve, de imediato, adotar providências efetivas para conter essa onda de violência que assola o País.

A solução duradoura, no entanto, passa necessariamente pela educação do nosso povo. O povo educado, com certeza, vai encontrar meios pacíficos para promover a distribuição da riqueza e, sem qualquer sombra de dúvida, será capaz de equacionar o problema da violência, que tem sua origem na miséria e na falta de informação.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Durante o discurso do Sr. Valmir Campelo, o Sr. José Eduardo Dutra, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Romero Jucá.

O SR. PRESIDENTE (Romero Jucá) – Continua a lista de oradores.

Concedo a palavra ao Senador Carlos Bezerra. (Pausa.)

Concedo a palavra ao Senador Edison Lobão. (Pausa.)

Concedo a palavra ao Senador José Eduardo Dutra, por troca com o Senador Joel de Hollanda.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA (PT-SE. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, quero colocar um tema em debate na tarde de hoje, pois estou prevendo que a nossa semana não será das mais participativas. Não que eu ache que tenha sido errada esta agenda. A pauta do Senado, pelo que me consta, está em dia. Todas as matérias que se encontram na mesa estão em condições de serem votadas, já estão agendadas para a próxima semana e para mais duas semanas até as eleições. Eu gostaria de registrar, inclusive, que a Liderança do PT

concordou com a proposta de agenda encaminhada pelo Presidente José Sarney.

Avalio, entretanto, que estamos perdendo um tempo precioso, não para votar matérias, mas para iniciarmos um debate já iniciado nesta Casa, mas que acabou sendo esquecido quando aconteceram os imprevistos – imprevistos para o Governo, naturalmente – do encaminhamento da reforma da Previdência na Câmara dos Deputados.

Concretamente, o Senado não está discutindo a reforma da Previdência, porque ao Governo não interessa discutir essa matéria antes das eleições. O Governo sabe que se trata de matéria até certo ponto explosiva, pois envolve uma série de medidas impopulares. O Governo raciocina corretamente do ponto de vista eleitoral. Para os seus interesses eleitorais, não é de bom alvitre começar a votação da reforma da Previdência antes das eleições.

No entanto, independentemente da votação, poderíamos já nesse período iniciar um processo de discussão para evitar – mas parece-me que o Governo não quer que isso seja evitado – que, após as eleições, a matéria seja apreciada às pressas: define-se um relator, a matéria é discutida em duas sessões na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, o relator apresenta o seu relatório, a oposição pede vista; daí a uma semana, apresenta o seu voto em separado, o Governo aprova a matéria como quer, por maioria, na Comissão, vem para o plenário e se vota de roldão, como aconteceu com outras propostas de emenda constitucional oriundas do Executivo.

Quero voltar a repisar um tema que fiz questão de dizer aqui quando aconteceram as modificações que não eram de interesse do Governo dentro da reforma da Previdência na Câmara dos Deputados.

O Senado da República, pela primeira vez, dentro desse período da atual legislatura, tem a oportunidade efetiva de fazer um debate aprofundado sem formação de blocos **a priori**, sem tentativa de rolo compressor ou sem tentativa de obstrução de uma proposta de Emenda Constitucional.

Nas outras matérias, nós já discutimos aqui, particularmente nas propostas de Emenda Constitucional da área econômica, todo debate se travou na Câmara dos Deputados. A Câmara modificou todas as propostas de Emenda Constitucional que foram oriundas do Executivo – travou-se um debate -, naturalmente o Governo utilizou a sua tranqüila maioria e, ao se chegar ao Senado, o argumento sempre era o de que a matéria já havia sido exaustivamente debatida na Câmara, era necessário que o Senado aprovasse urgentemente aquelas matérias da área econômica, porque as matérias eram fundamentais para a estabilidade financeira, para a manutenção do Real, para o desenvolvimento do Brasil, etc. Esses argumentos foram explanados a rodo nesta Casa na discussão das propostas de Emenda Constitucional na área econômica.

Nesse caso da reforma da Previdência, o próprio Governo também quer modificar a proposta que vem da Câmara – e nós também queremos, é lógico, que em direções diferentes -,mas só o fato de que o Senado deverá modificar a proposta que veio da Câmara já dá uma oportunidade para que esta Casa debata de forma mais aprofundada essa matéria.

E nesse ponto é que penso que poderíamos aproveitar esse período, mesmo o período em que não há Ordem do Dia no Senado, para se iniciar o debate sobre a Reforma da Previdência. Até agora não se tem o Relator, mas já sabemos que caberá ao PSDB, segundo informações da imprensa de que, no rateio entre as propostas de emenda constitucional que vêm para o Senado, já está definido que caberá ao PSDB a Relatoria da Reforma da Previdência.

Então, por que não se iniciar um período de debate, antes de irmos para a votação propriamente dita na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e no próprio plenário do Senado? Por que não já se iniciar aqui nesta Casa o resgate de uma experiência que considero bastante positiva, mas que acabou sendo abortada na Câmara dos Deputados, por incompreensões, à direita e à esquerda, que é a participação da sociedade civil, particularmente das centrais sindicais, dos representantes dos trabalhadores, dos empresários e dos aposentados? Dessa forma o Senado poderia tentar chegar a uma proposta de Reforma da Previdência que atendesse aos interesses do País, que garantisse os direitos adquiridos e que, principalmente, viabilizasse uma Previdência auto-sustentável daqui para a frente.

Isso poderia ser feito desde já, se houvesse interesse por parte das Bancadas que compõem a base majoritária deste Senado, particularmente o PSDB, ao qual cabe à Relatoria.

Queremos registrar que, nessa matéria, é possível se estabelecer uma massa crítica, abrangendo diversos Senadores, dos mais diversos partidos. Afirmo isso em função de uma experiência que tive-

mos logo que o tema entrou em debate na Câmara dos Deputados. O Senador Roberto Freire e eu convidamos os Senadores para um debate em torno da Proposta de Emenda Constitucional do Deputado Eduardo Jorge, que estabelece um sistema único de Previdência. A reunião, que foi feita com convite às pressas, teve o comparecimento de 15 Senadores dos mais diversos partidos – se não me engano de todos os partidos que têm assento nesta Casa. Nesse tipo de debate, como a matéria ainda não está em votação na Casa, talvez as pessoas estejam mais abertas ao convencimento, preparando-se para a hora da votação.

Acredito que, nesse período que antecede as eleições, quando sabemos que haverá apenas duas semanas com pauta nesta Casa, se houvesse um interesse por parte das Lideranças dos diversos partidos com assento nesta Casa, no sentido de se iniciar o debate da Previdência, não tenho dúvida de que o assunto mereceria a atenção dos Srs. Senadores. Não tenho dúvida de que, independentemente da existência de sessões deliberativas nesta Casa, um número bastante representativo de Senadores estaria aqui presente para se iniciar o debate, para que o Senado procurasse chegar a um consenso naquilo que é possível, para que depois as votações não se dêem simplesmente a partir de blocos definidos anteriormente: os que são a favor do Governo votam na proposta que o Governo defende e os que são oposição votam contra.

Creio que seria possível, se houver vontade política das lideranças dos partidos desta Casa, aproveitarmos o período das eleições, para darmos início a esse debate de forma mais sistematizada.

O Sr. Edison Lobão – Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA – Ouço V. Exª com prazer.

O Sr. Edison Lobão – Penso que a proposta de V. Exª é oportuna. Em verdade, trata-se de uma reforma de grande magnitude, de excepcional importância feita na Câmara – de maneira eu não diria açodada, mas de modo incompleto. Precisamos, aqui, estabelecer as correções que forem possíveis e, sobretudo, necessárias. O que propõe V. Exª é que, antes mesmo de estar a Comissão constituída, de que seja designado o Relator, as lideranças iniciem entendimentos, até mais do que debates, em torno dessa matéria de fundamental importância para toda sociedade brasileira. A proposta de V. Exa. é salutar. Quanto ao PFL, posso dizer, respondendo pela Liderança, que não vejo nada de equivocado na proposta do eminente Líder do PT e que estamos plenamente de acordo em iniciarmos esse debate, esse exame perspectivo do que virá a ser a grande reforma da Previdência neste País.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA – Muito obrigado, Senador Edison Lobão. De antemão, como V. Exª concorda, faço um convite para que nós dois iniciemos contatos com os Líderes dos demais partidos, no sentido de que seja viabilizada essa proposta. A meu ver, não é possível que o clima de debate que se travou na Câmara dos Deputados seja transplantado para o Senado. Pois quando o Governo foi derrotado em algumas questões no seu projeto original, ou melhor, no parecer do Deputado Michel Temer, por outro lado há de se caracterizar que o Governo foi derrotado, porque queria retirar privilégios e a oposição manteve os privilégios.

Eu até quero registrar que em um ou dois pontos a Bancada do meu Partido tende a votar diferentemente aqui no Senado em relação à Bancada na Câmara. E está aí o exemplo da questão da aposentadoria especial para professores universitários.

O problema é que o clima na Câmara dos Deputados se transformou de tal forma numa espécie de código como num jogo de futebol que a oposição, a partir do momento em que derrotou o Governo em um ou dois pontos, independente do mérito, se comportou como em um jogo de futebol.

Em um jogo de futebol queremos ver o gol do nosso time. Não interessa se foi de mão, se foi com falta, se foi aos 40 minutos do segundo tempo. Principalmente, aliado a isso, pelo fato de que é falsa – era falsa – a versão de que o Governo procurava divulgar de que a proposta que foi derrotada acabava com privilégios. Como se o parecer do Deputado Michel Temer e a própria proposta original do Governo não mantivessem outros grandes privilégios. Na verdade, procurava se apresentar como os bodes expiatórios sobre a situação da Previdência Social algumas categorias do serviço público, com alguns pequenos privilégios, mas não se tocava no fundamental: se queremos acabar com privilégios na Previdência, é necessário que tenhamos a coragem de discutir a instituição de um sistema único, universal, da Previdência Social, que abrange trabalhadores da iniciativa privada, servidores públicos, civis e militares. Se não tivermos a coragem de caminhar nes-

sa direção, sempre vai haver a argumentação de que, se os grandes privilégios não foram retirados, não tem justificativa para se retirar apenas os pequenos.

Naquela reunião realizada com a presença de diversos senadores, percebemos que havia boa vontade por parte de alguns em discutir essa questão sem ideologias, de forma menos emocional, para se tentar formar essa massa crítica em torno de um projeto que tenha alguns pontos em comum. Naturalmente, não tenho a ilusão de que vamos chegar a um consenso nesta Casa sobre matéria tão abrangente, mas creio que é possível, pelo menos em alguns dos pontos, caminhar nesse sentido. O que não for, revolve-se por meio de votos.

Trata-se de uma oportunidade do Senado, que tem a obrigação de resgatar esse papel, relegado a segundo plano, particularmente nas propostas de emenda constitucional da ordem econômica.

Muito obrigado. Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Durante o discurso do Sr. José Eduardo Dutra, o Sr. Romero Jucá, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. José Sarney, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Concedo a palavra ao nobre Senador Jader Barbalho, como Líder.

O SR. JÁDER BARBALHO (PMDB – PA. Como Líder. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, ocupo a tribuna em nome do meu Partido, o PMDB, para expressar a solidariedade da nossa Bancada em relação ao processo que se desenha de intervenção no Estado de Alagoas, bem como para manifestar a nossa preocupação em relação às dificuldades por que atravessa Alagoas e outros Estados brasileiros.

Inicio este pronunciamento manifestando meu apoio pessoal ao Governador Divaldo Suruagy, que governa o seu Estado pela terceira vez e foi eleito nas últimas eleições, já no primeiro turno, com o maior percentual de todo o País, o que demonstra o elevado grau de solidariedade e de confiança do povo alagoano em relação à expectativa de que ele poderia administrar novamente o seu Estado em clima de paz e em busca de desenvolvimento.

Acima de tudo e seguramente, a eleição de Divaldo Suruagy para o Governo de Alagoas traduzia o sentimento de esperança e de expectativa de que S. Exª pudesse superar as dificuldades que já se desenhavam ao final do mandato do seu antecessor.

O Governador Divaldo Suruagy, entre tantos outros compromissos, assumiu o seu Estado com débitos para com o funcionalismo que demandavam, já do mês de novembro do ano de 1994, o mês de dezembro e o décimo-terceiro salário de 1994.

Sr. Presidente, o Governador de Alagoas tomou todas as providências administrativas cabíveis no sentido de reduzir despesas de pessoal. Pedirei a V. Exª, no final deste meu pronunciamento, que considere como lido o expediente enviado pelo Governador de Alagoas ao Presidente da República, em que S. Exª lista todas as medidas administrativas com vistas a reduzir pessoal no seu Estado, vantagens e gastos que não tinham sustentação de natureza constitucional e legal, bem como, em 50%, o custeio da máquina administrativa do Estado.

Enfim, Sr. Presidente, para resumir, o Governador de Alagoas, com apoio da Assembléia Legislativa do Estado, tomou todas as medidas necessárias para reduzir as despesas públicas no seu Estado. Por outro lado, procurou, na medida do possível, elevar a arrecadação do Estado. Mas tudo isso, Sr. Presidente, não foi suficiente para que as dificuldades que o Governador enfrenta no seu Estado fossem superadas. Além disso, S. Exª buscou, junto às autoridades do Governo Federal, recursos para enfrentar a grave crise alagoana.

Sr. Presidente, peço que V. Exª defira, para que fique inserido nos Anais da Casa, o expediente datado de 14 de agosto de 1996, dirigido ao Ministro da Fazenda, em que o Governador de Alagoas procura demonstrar todas as medidas no campo financeiro e fiscal, tomadas por S. Exª quando à frente do Governo, que atendem, inclusive, a acordos firmados com o Governo Federal, com vistas à superação das dificuldades por que atravessa essa unidade da Federação.

Mas, Sr. Presidente, o Supremo Tribunal Federal, atendendo à solicitação do Tribunal de Justiça do Estado de Alagoas, em processo que encaminha juntamente com o parecer do Procurador-Geral da República para que haja a intervenção naquele Estado, determinou a retenção de cerca de R$48 mi-

lhões do Fundo de Participação do Estado de Alagoas, com vistas a cobrir despesas e recursos que pertencem ao Tribunal de Justiça do Estado de Alagoas.

Sr. Presidente, não vamos estabelecer aqui nenhuma crítica em relação à solicitação do Tribunal de Justiça de Alagoas, muito menos à manifestação do Sr. Procurador-Geral da República e ainda menos à decisão do Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministro Sepúlveda Pertence. Entendemos que, nos campos jurídico, legal e constitucional essas medidas têm total amparo.

A pergunta que fica a solicitar resposta é: atendida a solicitação de intervenção no Estado de Alagoas, isto é, nomeado um interventor para o Estado de Alagoas, retidos os recursos e destinados os mesmos ao Poder Judiciário, estarão superados os problemas que motivam, em última análise, esse quadro de dificuldades daquele estado? Seguramente que não. Com certeza permanecerão todas as pré-condições que fizeram com que Alagoas vivenciasse esse quadro dramático.

Caso sejam remetidos os recursos ao Poder Judiciário, como ficará o quadro de pagamento do funcionalismo, que espera receber desde abril? Como ficarão os outros compromissos de dívidas constituídas ao longo do tempo, as quais o Governo estadual não possui condições para superar neste momento?

É um quadro, portanto, de indagação, que serve não apenas para Alagoas, mas para outras unidades da Federação, como Mato Grosso, que está buscando sair de uma profunda dificuldade; Rondônia, que também preocupa a todos nós; Mato Grosso do Sul, que está quase em estado de ingovernabilidade.

Não se pode, de forma alguma, debitar essas situações ao interesse, à competência, à coragem dos Governadores dessas unidades da Federação, que, lamentavelmente, em que pese todo o esforço dispendido, não estão conseguindo superá-las. Se toda essa situação se constituísse em problema de cada um desses estados, já deveria merecer nossa preocupação; entretanto, quando ele começa a se apresentar não como um problema isolado – pode o problema de Alagoas ser o mais grave, mas não é isolado -, deve merecer por parte do Senado da República a maior meditação e conseqüente preocupação no sentido de buscarmos o encaminhamento à solução desses problemas.

O Sr. Josaphat Marinho – Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Ouço com grande alegria o Senador Josaphat Marinho.

O Sr. Josaphat Marinho – Nobre Senador, ouço-o com muita consideração ao vê-lo discursar a respeito do problema de Alagoas. Quero, por seu intermédio, manifestar também meu apreço ao Senador e hoje Governador Divaldo Suruagy, homem de comportamento insuspeitado; por isto mesmo, as dificuldades ocorrentes do seu estado, sabem-no todos, não são a ele devidas. Daí por que estendo essa ponderação no sentido de assinalar que há um enfraquecimento evidente do espírito federativo no Brasil, o que não parece conveniente ao País, nem a sua população. Os fatos que estão se verificando com soluções demoradas indicam que a Federação corre riscos. Não há inconveniente mesmo em reconhecer-se que, no próprio meio político, parece que o espírito federativo está se diluindo. Não há um tratamento, hoje, harmonioso entre os estados para a consideração dos problemas sócio-econômicos em geral. Em alguns momentos, diferenciações regionais apontam, sendo tratadas de forma inadequada para a unidade da Federação. Não quero, no aparte, desdobrar-me. Queria fixar esse ponto de vista e reiterar a V. Exª a minha solidariedade pelo discurso que faz, na expectativa de que o Governo Federal dê uma solução ao caso de Alagoas, com a urgência que a situação requer. A hipótese não é de desdobrar-se em formalidades, em verificações contábeis; está em risco a tranqüilidade de um estado. A solução precisa ser presta, as formalidades serão depois discutidas entre o Governo da República e o Governo do Estado. Congratulo-me com V. Exª pela iniciativa das ponderações que está formulando.

O SR. JÁDER BARBALHO – Senador Josaphat Marinho, agradeço o seu aparte e quero concordar com a observação final de sua manifestação no sentido de que o Governo Federal deve desprezar, neste momento, maiores formalidades em relação à questão de Alagoas, mesmo porque aquele estado já procurou, segundo expediente e relatório do Governador ao Ministro da Fazenda, por meio de várias medidas acordadas com o Governo Federal, sair do quadro de dificuldade em que se encontra.

Concordo, portanto, com V. Exª em que o Presidente da República e as autoridades da área econômica devem avaliar o alto grau de dificuldade em que se encontra o Estado de Alagoas e procurar dar o tratamento emergencial que a questão requer.

O Sr. Edison Lobão – Permite V. Exª um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Ouço, com alegria, o Senador Edison Lobão.

O Sr. Edison Lobão – Tanto quanto V. Exª, Líder do PMDB, nesta Casa, também eu, na Liderança do PFL, considero que estamos diante de uma situação extremamente desconfortável para toda a Nação brasileira. Estamos a ponto de uma intervenção anunciada, a todo o instante, pelos jornais em uma unidade da Federação brasileira. Qual a razão dessa intervenção? O descumprimento de algumas formalidades que até podem ser importantes para qualquer um dos Três Poderes do Estado de Alagoas. Sucede que o não-cumprimento decorre, como explica V. Exª, de absoluta impossibilidade do Governador do Estado. O Dr. Divaldo Suruagy, que foi nosso companheiro, nesta Casa, Deputado Federal, algumas vezes, e Governador pela terceira vez, tem se mostrado um político de extraordinária competência. Foi um excelente Governador, no primeiro momento; melhor ainda, no segundo mandato e, não tenho dúvida, que repetiria o seu desempenho se as condições financeiras do estado não lhes fossem tão adversas. Mas sucede que Divaldo Suruagy não contribuiu, como acentua o Senador Josaphat Marinho, para essa situação de descalabro que existe, hoje, no Estado de Alagoas. Não tendo contribuído, por que punir o estado e o Governador com uma intervenção que não dará solução aos problemas próprios do Estado? Mas, a meu ver, estamos diante de duas questões que, em se transformando em dois vetores, poderão resultar na mesma solução: ou se faz a intervenção decretada pelo Supremo Tribunal Federal, ou o Governo pode até chegar a renunciar ao seu mandato, o que talvez seja ainda pior, por conta de dificuldades para as quais não se encontram soluções. Mas existem soluções? Existe, sim, exatamente esta: o Governo Federal precisa socorrer o Estado de Alagoas. Já o fez em relação a outros estados; já o fez em relação a determinadas instituições, como os bancos, por exemplo; e, seguramente, teria que investir em Alagoas infinitamente menos do que o fez para salvar os bancos. Então, a solução está exatamente no Poder Executivo central do País. É preciso sanear essa situação de Alagoas, encontrar uma solução, mas, desde logo, de modo emergencial, a solução seria o socorro dos cofres públicos federais. De outro modo, teremos a renúncia ou a intervenção. E aí, o que virá? Certamente não ocorrerá uma solução para dirigir o Estado melhor do que a que existe hoje, tendo Alagoas a sua frente um homem da estatura política e moral do Governador Divaldo Suruagy. Minha solidariedade ao Governador e cumprimentos V. Exª pela iniciativa de trazer essa questão à reflexão do Senado Federal.

O SR. JÁDER BARBALHO — Agradeço o aparte, Senador Edison Lobão. V. Exª toca, de forma precisa e objetiva, no problema central do caso alagoano.

Vamos admitir, por hipótese, a intervenção; vamos admitir, ainda, o extravagante caminho de uma renúncia do Governador. Se esses caminhos solucionassem o problema de Alagoas – diz aliás o nosso Colega Renan Calheiros em um artigo publicado, hoje, no jornal **O Globo** -, mas ambos não solucionariam quaisquer de suas dificuldades. A intervenção irá apenas fazer com que o Poder Judiciário receba os recursos que está a reivindicar. Cumprida essa etapa, permanecerá o Estado de Alagoas na mesma situação.

V. Exª toca, portanto, no problema central: a busca de uma solução alternativa, que não esses caminhos traumáticos e ineficazes para a crise de Alagoas.

O Sr. Humberto Lucena – Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Ouço V. Exª, nobre Senador Humberto Lucena.

O Sr. Humberto Lucena – Desejo também levar a V. Exª o meu apoio ao seu discurso, em meu nome pessoal e em nome de nossa Bancada. Na verdade, nobre Líder, V. Exª, com a sua manifestação, traz ao plenário um debate dos mais oportunos, como bem acentuou, no seu aparte, o nobre Senador Josaphat Marinho, sobre o destino da Federação. Já tive oportunidade de dizer, em pronunciamento recente aqui no Senado, que, se não tivermos cuidado, se o Executivo, o Legislativo e o Judiciário não se derem as mãos para fortalecer a nossa República Federativa – que, aliás, é cláusula pétrea da Constituição de 1988 -, certamente estaremos caminhando para uma República unitária. Essa situação de Alagoas, como bem disse V. Exª no início do seu pronunciamento, não é um caso isolado. Há vários Estados em situação muito difícil que, se não forem socorridos oportunamente, poderão caminhar para situação idêntica à de Alagoas. Já existe qualquer coisa em relação ao grande Estado de São Paulo, no que toca à intervenção, se não me engano, inclusive, envolvendo o próprio Supremo Tribunal Federal. O Senador Edison Lobão também colocou muito bem a questão, na mesma linha de V. Exª, quando

acentuou a competência e o descortino do Governador Divaldo Suruagy, comprovados anteriormente em outras administrações, já que é a terceira vez que S. Exª é eleito pelo povo. Portanto, não se trata de desídia pessoal, de falta de tirocínio administrativo, mas de uma situação de grandes dificuldade que S. Exª já encontrou depois de eleito Governador de Alagoas. O que é preciso, a meu ver, é que o Governo Federal leve mais a sério a situação dos Estados. Sabe V. Exª, por exemplo, que, se não tivéssemos feito um grande esforço desde os tempos do Governo do ex-Presidente José Sarney até hoje, não teríamos renegociado, a contento, a dívida externa do País. A dívida externa só está em dia, porque conseguimos, com a competência e o prestígio dos nossos diplomatas e o empenho do governo, um plano que nos levou, praticamente, a sua securitização. Se tivemos o necessário descortino para chegar a um bom resultado na dívida externa, por que também não fazermos o mesmo com relação à dívida dos Estados e municípios? Desde o início desta Legislatura que venho lutando por isso; apresentei um projeto de resolução que foi objeto de um substitutivo e o fato é que nada foi resolvido, apenas atenuado. Coloca bem V. Exª: para que fazer a intervenção em Alagoas, pois não será um interventor que vai resolver o problema? O problema persistirá. O que é preciso é que o Senhor Presidente da República, do alto de sua autoridade, determine à área econômica que encontre os meios indispensáveis para socorrer o Estado de Alagoas; que se crie uma espécie de Proer para os Estados. Não foi criado para os bancos, públicos e privados? Não foi graças ao Proer que se salvou o Banespa em São Paulo? O banco do meu Estado, o Paraiban, por exemplo, no Governo Collor, em 1990, teve decretada a sua liqüidação extrajudicial e, graças a um imenso esforço nosso, comandado pelo ex-Governador Ronaldo Cunha Lima e pelo Governador Cícero Lucena, com a nossa ajuda, conseguimos retirá-lo daquela situação e, hoje, é um banco paradigmático. Mas nós não tivemos socorro. Hoje, há o Proer. Graças a Deus, nobre Senador, as palavras de V. Exª vêm a tempo. Tenho uma grande esperança de que o Senhor Presidente da República tome uma providência, porque leio na imprensa, mais precisamente no **Correio Braziliense** do dia 14 do corrente, duas notícias sob os títulos: "Dívidas estaduais – Governo negocia para evitar intervenções" e "O Presidente acha que é inútil intervir em Alagoas". Juntemos, pois, as nossas palavras às preocupações do Senhor Presidente da República para salvar o Estado de Alagoas dessa intervenção, prestigiando, assim, o regime federativo no Brasil. Receba V. Exª as minhas felicitações pelo seu pronunciamento.

O SR. JÁDER BARBALHO – Muito obrigado, Senador Humberto Lucena. Devo registrar o reconhecimento da Casa pela atuação de V. Exª que, em relação a esse tema, desde o início desta Legislatura, tem procurado colaborar com uma solução que atender a esta realidade que os Estados brasileiros estão a enfrentar. E devo dizer que o esforço de V. Exª acabou por resultar em algumas medidas na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado que resultaram na constituição de uma Comissão, em que foi relator o nosso colega Senador Carlos Bezerra.

S. Exª, aliás, esteve nesta tribuna na última sexta-feira, para registrar os avanços em relação ao seu Estado, o Mato Grosso, em conseqüência de medidas que, graças à intervenção do Senado, inclusive do Presidente da Casa, Senador José Sarney, foram conseguidas em negociação com o Executivo. A primeira delas, financiamento de um valor correspondente a uma parcela mensal do Fundo de Participação para os Estados em dificuldades; a segunda, em relação à questão de dilatar o prazo e transformar em dívida fundada as dívidas relativas à Antecipação de Receitas Orçamentárias, as conhecidas ARO; e, por fim, em relação ao financiamento para redução do quadro de pessoal dos Estados, por intermédio do BNDES.

Foi trabalho do Senado Federal no momento em que V. Exª tentava alterar o projeto de resolução exatamente sobre o teto de endividamento e de comprometimento, procurando reduzir, por reconhecer, a realidade financeira em que se encontram os Estados brasileiros.

O Senado deu sua participação já do ano passado para cá, mas há necessidade, no caso de Alagoas, face à magnitude do problema, face à sua gravidade, de que o Governo Federal entenda que estamos diante de um quadro de excepcionalidade, que, como bem disse o Senador Josaphat Marinho, como excepcionalidade deve ser tratado.

O Sr. Guilherme Palmeira – Concede-me V. Exª um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Ouço V. Exª com prazer.

O Sr. Guilherme Palmeira – Senador Jader Barbalho, ninguém melhor do que V. Exª, não só pela sua lucidez e por ter a liderança do maior parti-

do nesta Casa, poderia trazer mais efetivamente o problema de Alagoas ao conhecimento deste Plenário. Poderíamos, os Senadores Teotonio Vilela, Renan Calheiros e eu próprio, aqui externar parte – talvez, não com a lucidez de V. Exª – do que ocorre em Alagoas. Mas parece-me que seríamos suspeitos por sermos de Alagoas ou que poderíamos ser considerados co-responsáveis pela situação em que se encontra aquele Estado. Evitamos, mas participamos de contatos, acompanhando o Governador Divaldo Suruagy e os Ministros da Fazenda e do Planejamento em reuniões com as áreas técnicas, principalmente financeiras, desses Ministérios, em busca de soluções. Desta forma, V. Exª, com a cooperação e a sabedoria de Josaphat Marinho, Edison Lobão e Humberto Lucena, ratifica a vontade do Governador Divaldo Suruagy de encontrar um caminho dentro do quase caos com que S. Exª se defrontou ao assumir o Governo daquele Estado. Dentro da política econômica, não coube ao Governador outra saída, a não ser pleitear e até mesmo brigar para que o Governo Federal o ajudasse. Essa luta já vem há mais de um ano, e as decisões vão sendo proteladas, lamentavelmente, apesar das declarações do Presidente e da própria área econômica de que querem encontrar uma solução. V. Exª disse que o Governador Divaldo Suruagy tomou essas medidas a contragosto, porque prejudicam o pobrezinho do funcionário, que é quem mais sofre no desenrolar desse processo. É lamentável, mas S. Exª tem tomado essas posições com coragem, com discernimento. E as soluções ainda continuam sendo proteladas. Mas elas têm que ocorrer, porque não será a intervenção ou a renúncia do Governador Divaldo Suruagy que resolverá o problema de Alagoas, nem de outro governador que venha a assumir uma postura assemelhada. Quero solidarizar-me com V. Exª por este pronunciamento, mas, sobretudo, agradecer a V. Exª e aos companheiros pelo que dizem aqui, pelo que, com lucidez, trazem para conhecimento desta Casa: que Alagoas se esforça em busca de uma solução. Não somos piores do que os outros Estados; sofremos os mesmos problemas que o País inteiro está sofrendo, que outros Estados, principalmente, estão sofrendo. Vamos buscar uma solução, e espero que o Governador, após a reunião com representantes da área econômica hoje, possa trazer algum alento para a população de Alagoas, principalmente, e para nós, políticos. Não será a intervenção nem a renúncia que salvará ou melhorará a situação do Estado de Alagoas. Este Estado necessita de recursos e é necessário que se descubra alguma fonte rapidamente, pois não pode haver qualquer demora ou protelação. Tem que ser já. Alagoas precisa sair do caos em que se encontra, não o Estado mas o seu povo, a sua sociedade. Espero que, no decorrer desta semana, se encontre uma solução, pois não poderemos avaliar as conseqüências que advirão da falta de ajuda do Governo Federal para o Estado de Alagoas. Portanto, o agradecimento de Alagoas, do Governador Divaldo Suruagy, mas principalmente do seu povo por esta solidariedade, que pode ser decisiva para acelerar o processo de ajuda aos Estados. Como bem colocou o Senador Edison Lobão, descobriu-se uma maneira de salvar o sistema financeiro brasileiro. Por que não salvar os Estados brasileiros, a Federação brasileira? Vamos encontrar uma forma que não nos faça retornar ao processo inflacionário e que, dentro desse processo, possam os Estados receber soluções. Alagoas, repito, é grato a V. Exª, ao Senado e ao Presidente do Senado por esta solidariedade. Espero que, no decorrer da semana, seja encontrada uma solução não só para Alagoas mas para o sistema federativo brasileiro. Muito grato a V. Exª.

O SR. JÁDER BARBALHO – Senador Guilherme Palmeira, eu é que registro agradecido a intervenção de V. Exª a este meu modesto pronunciamento.

O Senado não teria a menor dúvida de que as palavras de V. Exª, as palavras do Senador Teotonio Vilela e as do Senador Renan Calheiros seriam as mais abalizadas para tratar da questão que Alagoas enfrenta.

Estou aqui cumprindo o meu dever, como líder, por decisão unânime da bancada do meu partido, de expressar a solidariedade e a preocupação em relação ao que se passa em Alagoas, que se pode desdobrar em relação a outros Estados.

Quero dizer ainda, Senador Guilherme Palmeira, que não tenho dúvida, fazendo a leitura dos dois expedientes enviados ao Governador pelo Presidente da República e ao Ministro da Fazenda, que só a coragem pessoal do Governador Divaldo Suruagy seria capaz de produzir as medidas legais, as medidas legislativas que foram tomadas em Alagoas. Só muita coragem para enfrentar o desgaste político de se tomar a decisão de elencar como medidas para a salvação administrativa de Alagoas as que o Governador de Alagoas tomou, e os compromissos que assumiu junto à área econômica do Governo.

Digo com tranqüilidade, após ouvir V. Exª e após a leitura desses expedientes e também com a experiência de quem passou duas vezes pelo Governo do meu Estado, que não creio que seja possível o Estado de Alagoas oferecer outras medidas além das que já tomou na tentativa de superar a dificuldade em que se encontra. Não vejo que providências o Governador Divaldo Suruagy poderá tomar para reduzir despesas, seja de custeio, seja de pessoal, em relação às medidas que assumiu perante o Ministério da Fazenda referentes às finanças do Estado de Alagoas. Portanto, creio que Alagoas exauriu no que diz respeito às medidas que poderia tomar. Cabe, portanto, agora, a solidariedade da União, do Presidente da República e da Administração Pública Federal, para, na linha do aparte do Senador Josaphat Marinho, manter o que é fundamental na questão federativa no Brasil.

O Sr. Carlos Patrocínio – V. Exª permite-me um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Ouço, com prazer, V. Exª.

O Sr. Carlos Patrocínio – Eminente Senador Jader Barbalho, permita que eu cumprimente V. Exª pela oportunidade que nos dá de discutir este assunto emergencial que aflige o Estado de Alagoas. Quero solidarizar-me com o eminente e grande Governador Divaldo Suruagy. As propostas de solução do problema creio que já foram exaustivamente apresentadas aos homens da equipe econômica do Governo e ao próprio Presidente da República, que recebeu o Governador Divaldo Suruagy acompanhado da bancada de Alagoas no Senado. Não sei porque até hoje não se encontrou a solução para o problema de Alagoas. Intervenção, nobre líder, não parece ser o caminho mais correto. Embora possa existir dispositivo constitucional que permita tal intervenção, parece-me que o Governado Divaldo Suruagy é o homem certo para o Estado certo, haja vista a expressiva votação, maior que a de todo os outros Governadores, que S. Exª conseguiu no Estado. Desde os primórdios da sua administração, S. Exª esteve aqui no Senado esperando que votássemos as leis de renegociação das dívidas dos Estados, de auxílio aos Estados em situação falimentar, para que pudesse, então, tomar as rédeas de seu Estado. Parece-me que S. Exª não tem sido compreendido, não sei se isso ocorre em virtude da dureza e da frieza dos números que a equipe econômica do Governo mostra. Penso que é o momento de o Presidente Fernando Henrique Cardoso, pessoalmente, assumir a responsabilidade de salvar as finanças de Alagoas. Estou chegando de um fórum que tratou, na capital de meu Estado, da intermodalidade dos transportes. Ali vi esboçar-se um movimento de todos os Governadores do País que haverão de se solidarizar com o Governador Divaldo Suruagy e com o povo de Alagoas. Portanto, essa questão emergencial merece uma posição firme e imediata do Presidente Fernando Henrique Cardoso pessoalmente, porque creio que há unanimidade no Senado Federal quanto a questão de solução do problema emergencial para Alagoas. Portanto, cumprimento V. Exª pelo magnífico pronunciamento.

O SR. JÁDER BARBALHO – Obrigado, Senador Carlos Patrocínio.

V. Exª registra que há preocupação do Presidente da República em relação ao tema. Realmente, na quinta-feira última estive com Sua Excelência logo após a audiência concedida ao Governador de Alagoas e aos Senadores Guilherme Palmeira, Renan Calheiros e Teotonio Vilela. Encontrei o Presidente da República mergulhado em preocupações em relação ao quadro de Alagoas e também ao de outros Estados. Sua Excelência se referiu, inclusive, a São Paulo, que deve R$5 bilhões só em precatórios. Nós, aqui no Senado, já ajudamos São Paulo. Quando alongamos em trinta anos a dívida relativa ao Banespa, na verdade, sabíamos que nela estavam embutidas as dívidas de diversas estatais que haviam recebido financiamento via Banespa. Se São Paulo, que, econômica e financeiramente, é a unidade mais forte da Federação, se encontra em dificuldades, pode-se imaginar como Alagoas poderá superar seu problema sem a compreensão do Presidente da República, sem a compreensão da área econômica e sem o respaldo político do Congresso Nacional.

Senador Carlos Patrocínio, neste momento, as nossas manifestações, tanto nesta Casa, como na imprensa, são fundamentais para que o Presidente da República entenda que não precisa somente da solução técnica, mas também do respaldo político para enfrentar um episódio dessa natureza.

O Sr. Casildo Maldaner – Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Concedo o aparte a V. Exª.

O Sr. Casildo Maldaner – Senador Jader Barbalho, como líder e pela experiência que tem, V. Exª está sendo muito feliz nesta tarde. Há dois casos

muito claros: o que o Estado de Alagoas tem recebido do Governo; e o próprio Plano do Governo, com o qual convivemos no Brasil. Uma das leis da Física diz que para toda ação existe uma reação. A implantação do Plano no Brasil foi uma importante ação praticada pelo Governo, mas houve uma reação, que vem sendo sentida também pelo Estado de Alagoas, que é a participação, de certo modo, na estabilização e na manutenção do Plano no Brasil. Daí, então, a necessidade de o Governo Federal analisar politicamente essa questão, buscando uma solução para esse tipo de problema que V. Exª está analisando na tarde de hoje. Como já foi dito por vários colegas, de nada resolve a intervenção se o Governador age com a maior transparência, com a maior boa vontade. O Governador já pôs tudo o que tinha à disposição do seu Estado; mais do que está fazendo para sacrificar seu povo não é possível. Para aquele Estado participar da estabilização existente no Brasil, nada melhor do que uma ação do Governo Federal, conforme V. Exª está politicamente propondo neste momento. Os meus cumprimentos a V. Exª, Senador Jáder Barbalho.

O SR. JÁDER BARBALHO – Muito obrigado, Senador Casildo Maldaner.

V. Exª, que teve a oportunidade de governar o grande Estado de Santa Catarina, sabe que o Governo e o povo de Alagoas já exauriram a capacidade de contribuir para a solução desse impasse.

O funcionalismo do Estado de Alagoas não recebe desde abril. Portanto, pode-se imaginar não só o grau de dificuldade do Governador, mas também o grau de dificuldade do pobre funcionalismo público daquele Estado, de quem o Governador tirou todas as vantagens possíveis, como fica claro nos documentos que pedi a transcrição, para enfrentar essa dificuldade, cuja solução continua a buscar. Creio que, com o nosso apoio político, o Presidente da República haverá de resolver a situação.

O Sr. Antonio Carlos Magalhães – V. Exª permite-me um aparte?

O SR. JÁDER BARBALHO – Ouço V. Exª.

O Sr. Antonio Carlos Magalhães – Senador Jader Barbalho, primeiro gostaria de louvar V. Exª por tratar de tema tão importante nesta Casa. Em segundo lugar, desejo louvar o esforço do Governador Divaldo Suruagy e o dos políticos de Alagoas e dizer que os problemas para Alagoas são, na aparência, infinitamente maiores que os de São Paulo, mas na realidade são bem menores. Conseqüentemente, o interessante seria acoplar-se um ao outro, porque assim tenho certeza de que encontraríamos solução, em termos nacionais, para os problemas de Alagoas, porque, para São Paulo, tenho certeza que a solução vai ser encontrada. Vamos acoplar o problema de Alagoas ao de São Paulo. Tratar Alagoas separada de São Paulo, as dificuldades serão cada vez maiores. Na aparência, é maior o de Alagoas, mas na realidade é bem menor, é infinitamente menor. De modo que quero louvar V. Exª e chamar a atenção do Governo Suruagy e do nosso colega Guilherme Palmeira, aqui presente, que a Bancada de Alagoas precisa é mostrar que querem uma solução que seja um décimo da solução de São Paulo. Aí o problema de Alagoas estará resolvido.

O SR. JÁDER BARBALHO – Agradeço o aparte de V. Exª, Senador Antonio Carlos Magalhães, que, com a experiência e a sensibilidade política, procura, mais uma vez, demonstrar o processo discriminatório que os Estados menores, particularmente do Norte e do Nordeste, ao longo do tempo, sofrem em relação a tratamentos dispensados.

Ressaltei há pouco que, quando aqui aprovamos os sete bilhões para São Paulo, dando a solução para a dívida do Banespa, sabíamos que estávamos, de certa forma, resolvendo para São Paulo não apenas o problema do Banespa. Tínhamos consciência disso. Mesmo sendo maioria, os Estados do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste, não tratamos São Paulo de forma discriminatória.

Entendo que V. Exª procura neste momento, com sensibilidade política, chamar a atenção de Alagoas e da aguerrida representação de Alagoas nesta Casa. V. Exª fala que é muito pequeno o problema de Alagoas; realmente é, se comparado ao de São Paulo. Enquanto para São Paulo são bilhões, disse-me o Governador Divaldo Suruagy que, se o Governo Federal lhe concedesse um aval para um empréstimo de 160 milhões, se encontrasse uma solução para 160 milhões, retiraria Alagoas, neste momento, da crise que está vivendo. Portanto, entre os bilhões de São Paulo e os milhões de Alagoas, creio que se deverá compreender que o caminho não é a solução técnica para este problema. O caminho é a sensibilidade política para o tratamento de emergência que Alagoas merece.

Sr. Presidente, agradecendo a atenção que me foi dispensada pelo Plenário e agradecendo a

honra dos apartes que me foram apresentados, desço da tribuna certo de que o Congresso Nacional haverá, até o final deste ano, enfrentando a questão relativa às reformas administrativa, tributária e fiscal, de colaborar para que não se repitam quadros como esse que o povo e o Governo de Alagoas estão vivenciando.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. JADER BARBALHO EM SEU PRONUNCIAMENTO:

Maceió, 14 de agosto de 1996

OG-353/96.01.1

À Sua Excelência o Senhor
Doutor Pedro Sampaio Malan
Digníssimo Ministro da Fazenda
Esplanada dos Ministérios – Bloco P – 5º andar
CEP 70048-900 – Brasília – DF

Senhor Ministro,

Reportamo-nos ao Ofício STN/COACE nº 2.380, de 23 de julho do corrente ano, bem como à Reunião realizada em 7-8-96, nesse Ministério, visando a nossa adesão ao Programa estabelecido pelo Voto CMN nº 122/96, objetivando a postergação do pagamento de parcelas de amortização dos empréstimos das linhas I e III assumidas por esta Unidade Federada.

Em continuidade a este objetivo, apresentamos nossas informações e/ou esclarecimentos sobre as metas decorrentes da cláusula oitava do Contrato assinado em 9-2-96, com a Caixa Econômica Federal, sob a interveniência desse Ministério, quais sejam:

> **"I – reduzir o déficit primário do Estado de Alagoas de R$157 milhões, em 1995, para resultado primário deficitário em 1996 não superior a R$14.000.000,00 (quatorze milhões de reais) a preços de dezembro de 1995, a ser aferido trimestralmente."**

O aferimento do 1º e 2º trimestre de 1996, será apresentado até 19-8-96, conforme acordado em reunião citada, vez que as nomenclaturas solicitadas por Vossas Excelências são diferenciadas das nossas, havendo necessidade de reclassificação.

> **"II – não contrair qualquer novo endividamento, exceto se os recursos forem utilizados para resgatar dívidas já existentes, com custo financeiro superior ao do empréstimo e se os recursos forem captados junto a organismos oficiais internacionais de que o Brasil participe."**

Esta meta foi atingida, conforme quadro demonstrativo (anexo I).

> "III – incrementar, no exercício de 1996, a arrecadação tributária própria em vinte por cento, em termos reais, e em percentual idêntico ao do crescimento do PIB, nos anos de 1997 e 1998."

Esta meta está parcialmente atingida conforme demonstrativo (Anexo II). Considerando a sazonalidade de nossa principal atividade econômica (açúcar e álcool) esperamos atingi-la, plenamente, no decorrer do exercício.

> "IV – manter, no exercício de 1996, o mesmo nível de custeio e investimento verificado no exercício de 1995."

Plenamente atingida, no período, ficando a sua comprovação para apresentação até 19 de agosto de 1996.

> "V – implantar, a partir de janeiro de 1997, sistema eletrônico de processamento de dados para a execução financeira e orçamentária estadual, examinando a viabilidade de utilização do SIAFEM – Sistema de Administração Financeira de Estados e Municípios e assinando, para esse fim, convênio com o Serpro, até abril de 1998."

Em reunião do Cofiex de março/96, foi aprovado o projeto "Plano Global de Reestruturação da Secretaria da Fazenda do Estado de Alagoas", que será implantado através de linha de crédito do BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, no montante de R$15.800.000,00 (quinze milhões e oitocentos mil reais), estando a cargo deste Estado a contrapartida de R$1.900.000,00 (hum milhão e novecentos mil reais), conforme demonstrativo (Anexo III). A propósito e para contrapartida deste Projeto, já licitamos a compra de computadores, geradores e sistema de rádio comunicação para os Postos Fiscais e sede fazendária, bem como estamos firmando convênio com a Escola Técnica Federal de Alagoas, visando o treinamento, em informática, de quatrocentos funcionários/ano.

A nossa expectativa é a de contar com estes recursos já a partir de janeiro/fevereiro-97.

Com relação ao convênio, a ser firmado com o Serpro, solicitamos extensão do prazo até a instalação dos novos equipamentos e treinamento de nosso pessoal, que estimamos, no máximo, em dezembro/96.

> "VI – estabelecer, até junho de 1996, programas operacionais de privatização, concessão de serviços públicos estaduais a iniciativa privada, reforma e desmobilização patrimonial nos termos de convênios a serem firmados, respectivamente, com o BNDES, com os Ministérios responsáveis pelos serviços a serem concedidos e com a Secretaria do Patrimônio da União, destinando as receitas respectivas à redução ou liquidação da dívida junto ao Tesouro Nacional."

Solicitamos a extensão de prazo até dezembro/96, vez que estamos dependendo de uma avaliação técnica do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social, e um posicionamento da Eletrobrás, com relação à CEAL – Companhia Energética de Alagoas, já existindo entendimentos formais a respeito.

Com relação à CASAL – Companhia de Abastecimento DÁgua e Saneamento de Alagoas, não vislumbramos áreas, na iniciativa privada, com interesse na exploração, mas esta Companhia poderá ser objeto de estudo pelo BNDES.

A situação do Produban, o Banco Estadual, está na dependência de ações do próprio Governo Federal, através do Banco Central do Brasil, em modelo que contemple a sua melhor destinação descartada, evidentemente, a sua extinção pelos relevantes serviços prestados e que deverá continuar prestando, no futuro.

> "VII – privatizar, fundir ou extinguir, até dezembro de 1996, entidades da Administração Indireta que não sejam totalmente auto-sustentáveis e outras sociedades da economia mista vinculadas ao Estado, mediante programa de reforma administrativa a ser apresentada ao Governo Federal até junho de 1996."

Nesta linha, temos a informar que já desativamos a Empresa Estadual de Transportes Coletivos – ETURB, que contava com mais de hum mil e duzentos funcionários, dos quais restam a demitir ainda cerca de duzentos, com programa mensal de desligamento.

Estamos, ainda, licitando a iniciativa privada, os serviços de rodoviárias estaduais, bem como a fusão e/ou desativação de várias das nossas Fundações e demais Empresas de Economia Mista ou Públicas, dependendo de término dos trabalhos que determinarão o sistema mais econômico para o Estado.

"VIII – privatizar até dezembro de 1996, o Banco do Estado de Alagoas S/A – Produban, destinando, prioritariamente, as receitas, à redução da dívida junto ao Tesouro Nacional."

Este item está abordado no item IV.

"IX – apresentar, até março de 1996, proposta elaborada em conjunto com o Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado, de demissão dos funcionários não estáveis, admitidos posteriormente a 1988."

Solicitamos extensão do prazo para outubro/96.

"X – reduzir, imediatamente, os gastos com a folha de pagamento e encargos em vinte por cento sobre os dispêndios realizados em setembro/95, de forma que as despesas mensais médias brutas se situem em R$44.000.000,00 (quarenta e quatro milhões de reais).

A partir do mês de agosto de 1995, iniciou-se a transferência dos duodécimos aos Poderes Legislativo e Judiciário, bem assim ao tribunal de Contas do Estado e a exclusão desses órgãos da folha de pagamento sob a Coordenação da Secretaria de Administração. Manteve-se na folha o Ministério Público, entretanto, face à competência constitucional das autonomias administrativas e financeiras que lhe são peculiares, não temos qualquer ingerência sobre as mesmas.

Assim, a folha coordenada pela Secretaria de Administração abrange os servidores do Poder Executivo, ativos e inativos, bem como os pensionistas de todos os Poderes. Dita folha no mês de setembro/95 foi celebrada no valor bruto de R$42.025.396,39 (quarenta e dois milhões, vinte e cinco mil trezentos e noventa e seis reais e trinta e nove centavos),para R$40.704.496,42 (quarenta milhões, setecentos e quatro mil, quatrocentos e noventa e seis reais e quarenta e dois centavos), correspondendo a descréscimo de 3,25% (menos três inteiros e vinte e cinco centésimos por cento).

A redução não foi mais expressiva em função de algumas decisões judiciais, fazendo retornar vantagens suprimidas e determinando a investidura de novos servidores nomeados pelo Governo anterior, cujos atos haviam tido sua eficácia suspensa pela atual administração.

Ademais, outra impossibilidade decorreu dos chamados "direitos adquiridos" protegidos, pela Constituição Federal, que inibem a administração de realizar cortes incidentes sobre tais vantagens.

Por outro lado, verifica-se a tendência de redução neste exercício, conforme se verifica no demonstrativo (Anexo IV).

Não obstante os nossos esforços e significativos elencos de medidas redutoras e estabilizadoras de nossos gastos com pessoal que, segundo nossos órgãos técnicos administrativos e jurídicos, atingiram o legalmente possível, entenderíamos, como relevante colaboração a este Governo, a contratação de Empresa de Auditoria externa, por esse Ministério, com custos debitados ao Estado, cujo laudo final acataríamos e implantaríamos, adequando as nossas despesas às receitas.

"XI – não conceder, até a liquidação do presente empréstimo, aos servidores da Administração Estadual Direta e Indireta pagos com recursos do Estado, reajuste ou aumento de vencimentos a qualquer título, em periodicidade inferior ou em percentual superior aos concedidos pelo poder Executivo da União aos seus próprios servidores desde que respeitado, no exercício de 1996, o valor estipulado no inciso X acima."

Não foi concedido qualquer reajuste ou aumento de vencimentos a partir da celebração do referido Contrato de Abertura de Crédito.

"XII – instituir, até abril de 1996, programa de relocalização, treinamento, controle de freqüência, contenção de gastos com salários e gratificações, racionalização de mão-de-obra e retorno aos órgãos de origem de funcionários deslocados de seus cargos e funções."

Encontra-se em curso a execução de programa de lotação dos servidores da Administração Direta, Autárquica e Fundacional Pública do Estado de Alagoas, de modo que os excedentes das lotações estão sendo postos em disponibilidade, após elaborada a desnecessidade dos respectivos cargos.

Espera-se que, promulgada a Reforma Administrativa pelo Congresso Nacional, com a manutenção da proposta da Presidência da República a respeito do novo tratamento remuneratório a ser dado ao instituto da disponibilidade, as providências aludidas venham a gerar economia aos cofres estaduais.

O Programa de treinamento está sendo levado a efeito pelo Centro de Seleção e Treinamento de Pessoal – CENAPE, órgão integrado da estrutura da Secretaria de Administração, com bastante eficiência.

Outrossim, os gastos com salários e gratificações estão contidos. Evidencia-se, pelo próprio declínio do valor da folha, acima abordado, com a adoção de medidas que evitam os efeitos do crescimento vegetativo das despesas com pessoal.

Finalmente, o retorno dos servidores aos órgãos de origem foi objeto do Decreto nº 36.418, de 1º-1-95, data da posse do atual Governo.

"XIII – estabelecer, no prazo de trinta dias, jornada de trabalho de oito horas diárias nos mesmos termos da Lei Federal nº 8.112/91, ressalvados os casos previstos em lei."

O Governo do Estado adotou posição inversa, por lhe ser mais adequada. Promoveu a diminuição da jornada de trabalho de oito horas para quatro horas, com a redução proporcional da remuneração, de acordo com o decreto nº 36.840, de 23-1-96. Esta aplicação foi realizada em algumas áreas possíveis. Os demais têm jornada de oito horas.

"XIV – implementar, imediatamente, os limites de remuneração e proventos previstos nos arts. 37, inciso XI, e 17 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias – ADCT, da Constituição Federal."

Com medidas moralizadoras destinadas a compatibilizar a despesa com a receita, foi encaminhada à Assembléia Legislativa Estadual proposta de emenda constitucional, que culminou com a promulgação da Emenda Constitucional nº 12, de 30 de maio de 1995, a qual estabelece teto remuneratório, de modo que nenhum servidor público estadual, civil ou militar, ativo ou na inatividade, pode perceber remuneração do cargo superior a R$6.000,00 (seis

mil reais) brutos mensais, além de vantagens de caráter individual.

Com este ato, extinguiram-se os super-salários em todos os Poderes constituídos do Estado.

A título de exemplo, a diferença existente entre a menor e a maior remuneração pagas pelo Estado de Alagoas estava, na oportunidade em que foi empossado o atual Governo, na correspondência de 1/320 (um para trezentos e vinte inteiros). Atualmente essa correspondência é de 1/85 (um para oitenta e cinco inteiros).

Quadro Demonstrativo

	Menor Remuneração	Maior Remuneração	Proporção
Situação Anterior	70,00	22.400,00	320 vezes
Situação Atual	112,00	9.600,00	85 vezes

"XV – apresentar, até abril de 1996, estudo elaborado em conjunto com o Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado, com o objetivo de revogar quaisquer benefícios, gratificações, anuênios ou outras vantagens, concedidos a funcionários públicos estaduais e não concedidos pelo Poder Executivo Federal aos seus próprios servidores."

A estrutura de gratificações e vantagens constante dos Regimes Jurídicos Únicos Federal e Estadual é assemelhada.

Existem, contudo, no Estado de Alagoas, algumas vantagens pecuniárias de natureza modal, aplicadas especialmente às áreas de Saúde e Segurança Pública, como forma de complementação salarial, porquanto a base remuneratória, ou seja, o vencimento-base de grande parte de tais categorias, corresponde a valor do salário-mínimo, o que é incompatível, por exemplo, com o exercício do cargo de Médico.

De outra forma com o objetivo de conter o crescimento da folha, através da Lei nº 5.698, foi transformada a gratificação adicional por tempo de serviço, de anuênio para quinquênio, vigorando a partir de 2 de junho de 1995 e computando até o limite de trinta e cinco por cento, correspondente a sete quinquênios. Medida que, pela sua relevância foi recentemente cogitada pelo Governo Federal para aplicação aos seus servidores.

"XVI – apresentar estudo elaborado em conjunto com o Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado e o Ministério da Previdência e Assistência Social para adequar o sistema de Previdência dos Servidores Públicos Estaduais a parâmetro que assegurem seu equilíbrio atual e aprovar, até março de 1996, projeto de lei instituindo contribuição social a ser cobrada de servidores públicos estatuais ativos e inativos, semelhante à adotada pela União para seus próprios servidores."

Na intenção de dotar o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado de Alagoas das condições indispensáveis aos encargos que lhe são cometidos e que refletem, diretamente, no bem-estar social dos próprios servidores, foi encaminhada a Mensagem nº 5/96 à Assembléia Legislativa Estadual no sentido de alterar a alíquota da contribuição mensal destinada ao custeio daquela entidade providenciária de oitó por cento para onze por cento ao mês e mantido o mesmo percentual para o segurado facultativo, qual seja, de dezessels por cento, a qual, acolhida, resultou na sanção da Lei nº 5.819, de 1º-3-96, com vigência a partir de 1º-6-96 por imperativo constitucional.

"XVII – devolver aos órgãos e entidades de origem os servidores federais da administração direta e indireta que se encontrem à disposição do Governo de Alagoas."

É insignificante o número de servidores federais à disposição do Estado de Alagoas. Aliás, os pouquíssimos existentes integram o primeiro escalão do Governo, alguns investidos em cargos de Secretário de Estado.

"XVIII – rever a Constituição Estadual e encaminhar à Assembléia Legislativa, até fevereiro/96, propostas de emenda nas áreas administrativas e previdenciárias que eliminem benefícios a vinculações não constantes na Constituição Federal."

O Poder Executivo teve a iniciativa de encaminhar à Assembléia Legislativa proposta de Emendas à Constituição, dispondo sobre a fixação do teto remuneratório dos Servidores dos três Poderes do Estado, a relação entre o menor e o maior valor vencimental, a ampliação do tempo do exercício em Cargo de Provimento em Comissão para efeito de cálculos de proventos na passagem para a inatividade.

Ademais, o Estado promoveu Ações Diretas de Inconstitucionalidade de todas as normas que afetam a Constituição.

Outrossim, encontra-se o Governo do Estado na expectativa da aprovação e promulgação das chamadas Reformas Administrativas e Previdenciárias, em tramitação no Congresso Nacional, para, imediatamente, tomar a iniciativa de adequação da Constituição Estadual aos novos preceitos que advirão das mencionadas reformas.

"XIX – Revisar, em conjunto com a Secretaria da Receita Federal, todos os programas de incentivos fiscais concedidos pelo Estado e propor à Assembléia Legislativa sua revogação, em especial da Lei Estadual nº 5.709/95, que manda capitalizar o ICMS devido pelo CEAL, suspendendo, a partir de março de 1996 e até a quitação do crédito objeto deste Contrato, a concessão de novos benefícios da espécie, à exceção dos relativos aos produtos da cesta básica."

A revogação de todos os programas de incentivos fiscais concedidos pelo Estado, é, antes de tudo, uma questão que transcende o Estado de Alagoas pois decorre da falta de um ordenamento geral a todas as Unidades da Federação. Não é admissível a continuidade de ações predatórias e freqüentemente divulgadas na imprensa, pelos Estados mais poderosos e grandes centros de consumo e obrigue-se o nosso a abrir mão da possibilidade de um mínimo de competitividade. Estamos, sim, dispostos a aderir, em reunião do Confaz, a uma proposta que vise a total adequação dos incentivos, por regiões, fazendo-se uma verdadeira "limpeza" nas legislações Estaduais.

Com relação, especificamente, à Lei nº 5.709/95, estamos de acordo, mas necessitamos renegociar o assunto com o Ministério de Minas e Energia, Eletrobrás e Chesf, já que foi imposição desses órgãos quando da renegociação da dívida da empresa.

"XX – Agilizar a cobrança dos créditos tributários, cobrando em 1996 pelo menos 10% (dez por cento) do estoque de 150 milhões."

Estamos empenhados nesta tarefa, no entanto, a Justiça de Alagoas esteve paralisada de fevereiro a julho/96, por atraso nos repasses de duodécimos, o que prejudicou bastante o alcan-

ce da meta, mas, acreditamos ainda ser possível o seu atingimento. Para tanto, estamos providenciando a doação de equipamentos de informática às Varas específicas.

"XXI – Iniciar Projeto de Informatização Modernizada e Treinamento de Pessoal da Secretaria Estadual e/da Procuradoria-Geral do Estado, até setembro de 1996."

Com relação à Secretaria da Fazenda o item já foi abordado e esclarecido. A Procuradoria Geral do Estado já conta com projeto de desenvolvimento, no tocante a novos equipamentos e treinamento de pessoal.

"XXII – Assegurar a manutenção do ritmo de julgamento de processos fiscais observados a partir de junho de 1996."

Esta meta está plenamente atingida, conforme demonstrativo (Anexo V).

"XXIII – Encaminhar à Assembléia Legislativa proposta de redução do Orçamento de 1996 para os mesmos níveis de 1995, no que se refere à despesa, e de corte de R$150.000.000,00 (cento e cinqüenta milhões de reais) na previsão de Operações de Crédito, adotando contingenciamento, no âmbito do Poder Executivo, até que a proposta de revisão seja aprovada."

Já encaminhamos a referida proposta, mas os resultados práticos e/ou contingenciamento no Poder Executivo nos levam ao atingimento desta meta, conforme demonstrações a serem apresentadas até 19-8-96.

"XXIV – Determinar que, a partir de abril de 1996, sejam adimplidas todas as obrigações vencíveis a partir daquela data, de responsabilidade de Entidades da Administração Indireta junto a outras entidades similares e que, até junho de 1996, sejam regularizadas todas as pendências de ordem financeira existentes em janeiro de 1996."

A situação crítica das finanças estaduais não nos permitiu atingir esta meta, mas estamos empenhados na sua regularização. Solicitamos extensão do prazo para junho/97.

"XXV – Criar, junto à Secretaria da Fazenda, órgãos encarregados de administrar, cadastrar, controlar e praticar todos os atos necessários ao melhor aproveitamento do patrimônio imobiliário do Estado."

A Procuradoria do Patrimônio Imobiliário, órgão da Procuradoria-Geral do Estado por dispositivo da Constituição do Estado de Alagoas (art. 152, inciso III), exerce esta atividade e está, presentemente, a proceder recadastramento de todos os bens imóveis do patrimônio estadual, fiscalizando o seu uso, promovendo as desapropriações e controlando as terras enfiteuticadas.

Considerando o excelente trabalho que vem realizando e as Reformas em andamento na Secretaria da Fazenda, solicitamos o aguardo de melhor oportunidade.

"XXVI – Implantar, até junho de 1996, mecanismo de controle centralizado sobre as empresas estatais estaduais, visando ao controle de despesas e a geração de informações fiscais consolidadas".

Pela Portaria Sefaz nº 52/96, de 11-3-96, foi restabelecida a Comissão de Controle das Entidades Estatais – COEST, criada em 18-5-84 pelo Decreto nº 5.764 e transcorrerem normalmente os trabalhos de sua reimplantação.

"XXVII – criar cadastro informativo dos créditos não quitados junto aos órgãos e entidades estaduais, à semelhança do instituto pela União (CADIN)".

Este item será atendido, plenamente, pelo "Plano Global de Reestruturação da Secretaria da Fazenda" já anteriormente comentado.

"XXVIII – encaminhar, mensalmente, à Secretaria do Tesouro Nacional – STN o fluxo de caixa do Estado e dados sobre sua execução Orçamentária, Financeira e Patrimonial".

Estamos providenciando a reclassificação de novas rubricas, adequando-as ao solicitado e encaminharemos, até 19-8-96.

"XXIX – encaminhar, mensalmente, à Secretaria do Tesouro Nacional, Relatório detalhado sobre o cumprimento das metas estabelecidas neste instrumento, permitindo a realização de Auditoria pela STN ou Órgão/Entidade por ela designado, quando esta julgar conveniente".

Após prestados e complementados, até 19-8-96, estas informações do período, regularizaremos as emissões mensais das informações.

"XXX – informar, ao Ministério da Fazenda, com antecedência de trinta dias, sobre todo ou qualquer ato ou medida legislativa que implique em aumento da despesa ou redução da receita, inclusive quanto a tramitação e sanção de Projetos de Lei que visem à criação de Municípios sem viabilidade e sustentação econômica".

As informações, relevantes, já foram prestadas. Com relação a aumento de despesa e redução da receita, em trâmite no Poder Legislativo. No período, não foi criado ou implantado qualquer novo Município neste Estado.

"XXXI – dotar o Orçamento do Estado de recursos necessários ao cumprimento dos compromissos decorrentes do Programa de Saneamento Financeiro e de Ajuste Fiscal acordado, enviando os respectivos Projetos de Lei à Assembléia Legislativa, até junho de 1996".

Este item está abordado no item XXIII.

"XXXII – não contratar novos créditos, por antecipação de receita orçamentária, salvo se destinadas à rolagem do saldo dessas operações, existentes em 30 de novembro de 1995".

Não foi efetuada nenhuma operação no período que colidisse com esta meta.

"XXXIII – manter, durante toda a vigência deste Contrato, a adimplência do Estado e de suas Entidades Controladas, direta ou indiretamente, para com a União e suas Entidades, controladas direta ou indiretamente".

Este item está abordado no item XXIV.

Nesta oportunidade, Senhor Ministro, queremos reafirmar o nosso propósito de dotar as finanças estaduais de condições que permitam a completa e soberana governabilidade e não podemos deixar de pleitear a continuidade da colaboração do Governo Federal, na busca de soluções que nos levam à estabilização definitiva.

Com os mais sinceros agradecimentos, subscrevemo-nos.

Cordialmente. – **Divaldo Suruagy**, Governador do Estado de Alagoas.

A N E X O - I

ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DA FAZENDA
GABINETE DO SECRETARIO

CONTRATOS DE RESPONSABILIDADE DA ADMINISTRACAO DIRETA

PERIODO
DATA DE INICIO : SALDO/95
DATA DE TERMINO : 30/06/96

DATA DE CALCULO : 08-Ago-96

LEIS No. DATA	COD. SEFAZ	COD. CONTR.	CONTRATOS	AGENTE FINANCEI	MOED. ORIG.	SALDO INICIAL	MOVIMENTO DE CREDITO EMISSAO	CORRECAO	AMORTIZACAO PRINCIPAL	AMORTIZACAO ENCARGOS	SALDO FINAL
			DIVIDA FUNDADA INTERNA			586.240.468,49	91.073.078,69	2.221.058,79	13.534.688,75	36.903.214,67	665.999.937,42
	A-01		CONFISSAO DIVIDA - CONCIC	BNB	R$	18.000.364,17	0,00	(0,00)	326.115,85	1.032.883,30	17.672.248,32
	A-02		EMPRESA INDUSTRIAL TECNICA - EIT	EIT	R$	58.138.931,27	0,00	0,00	0,00	0,00	58.138.931,27
	A-03		REFINANCIAMENTO DO AVISO 030	B.B.	US$	50.726.862,02	0,00	1.776.040,53	1.800.057,98	1.578.847,82	50.702.844,57
	A-04		CONFIS.DIVIDA 5 CONTRATOS BB.S/A	B.B.	R$	27.699.652,47	0,00	0,00	4,03	2.461.491,95	27.699.648,44
8.727/93	A-05	001	ROLAGEM DA DIVIDA - UNIAO FEDERAL	BB.S/A	R$	406.171.167,56	0,00	(0,00)	330.973,05	19.997.977,00	405.840.194,51
8.727/93	A-06	004	BEA S/A - DEL CREDERE	BEA.S/A	R$	15.708.163,60	0,00	0,00	1.288.371,05	988.231,04	14.419.792,55
	A-07	007	CONTRATO DE MUTUO N. 94/1946-A	LLOYDS B	R$	5.000.000,00	0,00	0,00	1.000.000,00	1.068.706,41	4.000.000,00
	A-08	008	CONTRATO DE MUTUO N. 94/1946	LLOYDS B	R$	1.733.333,16	0,00	0,00	333.333,30	328.750,67	1.399.999,86
	A-09	009	CACHOEIRA MEIRIM III-2a ETAPA	CAIXA	UFIR	3.062.014,24	861.778,00	445.018,26	16.521,68	36.035,76	4.352.288,82
	A-10		ROLAGEM ARO-VOTO CMN 162/95	CAIXA	R$	0,00	35.211.300,89	0,00	4.404.122,36	3.782.466,49	30.807.178,51
	A-11		ANTECIPACAO FPE	CAIXA	R$	0,00	55.000.000,00	0,00	4.033.189,43	5.627.814,22	50.966.810,57
			DIVIDA FUNDADA EXTERNA			21.970.342,51	0,00	673.936,88	0,00	1.397.703,82	22.644.279,39
4.025/79	B-01	-	US$ 25 MILHOES- LOAN (A)	B.B. NY.	US$	2.222.798,40	0,00	68.184,00	0,00	176.009,50	2.290.982,40
4.025/79	B-02	-	US$ 5 MILHOES- LOAN 1o.	B.B. NY.	US$	3.804.420,00	0,00	116.700,00	0,00	301.248,20	3.921.120,00
4.025/79	B-03	-	US$ 5 MILHOES- LOAN 2o.	B.B. NY.	US$	4.890.000,00	0,00	150.000,00	0,00	387.212,46	5.040.000,00
4.025/79	B-04	-	SWISS VOLKS BANK - (1a. FASE)	B.SWISS	US$	2.282.571,67	0,00	70.017,54	0,00	180.742,55	2.352.589,41
4.025/79	B-05	-	SWISS VOLKS BANK - (2a. FASE)	B.SWISS	US$	3.930.477,29	0,00	120.566,78	0,00	311.229,89	4.051.044,07
5.068/89	B-06	3548	GERENCIAMENTO DE RODOVIAS	BIRD	US$	4.840.074,95	0,00	148.468,56	0,00	41.261,22	4.988.543,51
	B-07					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B-08					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			DIVIDA FLUTUANTE			96.176.670,35	54.336.705,77	0,00	91.382.344,27	62.324.129,43	59.131.031,85
5.649/94	C-01	0001	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	BICBANCO	R$	1.055.558,35	0,00	0,00	1.055.558,35	5.163.051,40	0,00
5.649/94	C-02	0002	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	BICBANCO	R$	611.112,00	0,00	0,00	611.112,00	1.347.847,91	0,00
5.649/94	C-03	0003	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	BANFORT	R$	1.500.000,00	0,00	0,00	1.500.000,00	2.356.328,31	0,00
5.649/94	C-04	0004	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	BMC S/A	R$	7.200.000,00	0,00	0,00	7.200.000,00	10.234.386,65	0,00
5.649/94	C-05	0005	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	LLOYDS B	R$	9.500.000,00	0,00	0,00	9.500.000,00	5.497.200,68	0,00
5.649/94	C-06	0006	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	B.REAL	R$	4.300.000,00	0,00	0,00	4.300.000,00	1.565.000,00	0,00
5.649/94	C-07	0007	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	BMC S/A	R$	9.560.000,00	0,00	0,00	9.560.000,00	12.283.395,04	0,00
5.649/94	C-08	0008	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	BNB S/A	R$	8.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.000.000,00
5.649/94	C-09	0009	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	ABC ROMI	R$	12.800.000,00	0,00	0,00	12.800.000,00	9.376.172,40	0,00
5.649/94	C-10	0010	ANTECIPAÇAO DE RECEITA	INTERFIN	R$	1.650.000,00	0,00	0,00	1.650.000,00	1.568.562,92	0,00
5.649/94	C-11	0011	ANTECIPACAO DE RECEITA	BB.S/A	R$	10.000.000,00	0,00	0,00	10.000.000,00	5.616.682,94	0,00
5.649/94	C-12	0012	ANTECIPACAO DE RECEITA	CAIXA	R$	30.000.000,00	0,00	0,00	30.000.000,00	5.211.300,89	0,00
	C-13	0013	ANTECIPACAO DE RECEITA	INTERFIN	R$	0,00	2.400.000,00	0,00	5.673,92	75.763,16	2.394.326,08
	C-14	0014	ANTECIPACAO DE RECEITA	BB.S/A	R$	0,00	15.616.682,94	0,00	3.000.000,00	1.653.716,65	12.616.682,94
	C-15	0015	ANTECIPACAO DE RECEITA	B.REAL	R$	0,00	3.215.000,00	0,00	200.000,00	33.412,05	3.015.000,00
	C-16	0015	ANTECIPACAO DE RECEITA	BMC S/A	R$	0,00	26.105.022,63	0,00	0,00	0,00	26.105.022,63
	C-17	0017	ANTECIPACAO DE RECEITA	BICBANCO	R$	0,00	7.000.000,00	0,00	0,00	341.308,23	7.000.000,00
	C-18					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C-19					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C-20					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C-21					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C-22					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			DIVIDA MOBILIARIA			79.648.978,97	216.500.072,02	26.475.228,90	0,00	31.903.204,46	322.624.279,89
5.743/95(ES	D-01	LT-001	LFT-EAL	DIVERSOS	PU/PA	10.263.375,11	72.626.987,29	7.396.283,09	0,00	4.794.437,55	90.286.645,49
5.743/95(ES	D-02	LT-004	LFT-EAL	DIVERSOS	PU/PA	69.385.603,86	9.765.266,23	11.135.775,40	0,00	3.599.236,72	90.286.645,49
5.743/95(ES	D-03	LT-002	LFT-EAL	DIVERSOS	PU/PA	0,00	85.819.102,73	4.467.542,76	0,00	10.193.354,31	90.286.645,49
5.743/95(ES	D-04	LT-003	LFT-EAL	DIVERSOS	PU/PA	0,00	48.288.715,77	3.475.627,65	0,00	13.316.175,88	51.764.343,42
			TOTAL GERAL			784.036.480,32	361.909.856,68	29.370.224,57	104.917.033,02	132.528.252,38	1.070.399.528,55

ASSESSORIA ECONOMICA

ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DA FAZENDA
GABINETE DO SECRETARIO

A N E X O - II

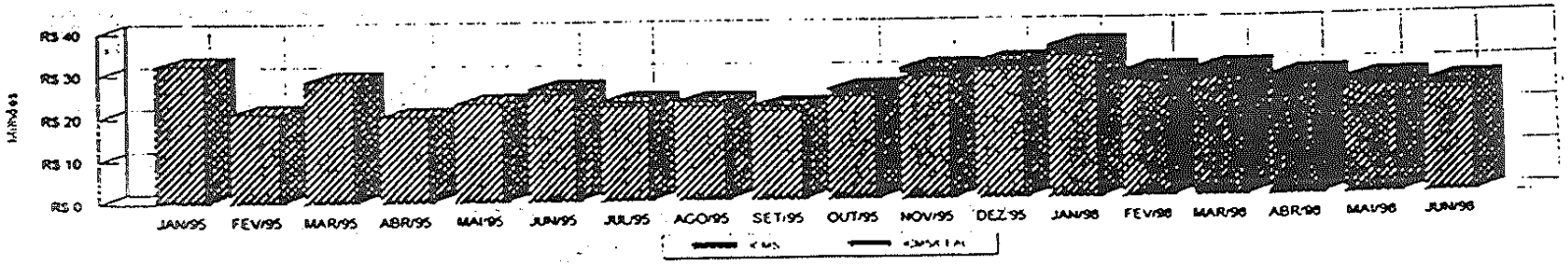
DESEMPENHO DA RECEITA DO I.C.M.S. DO ESTADO DE ALAGOAS

POSICAO EM : 23/07/96

DISCRIMINACAO	MOEDA	RECEITA DO ICMS - VALORES CORRENTES EM MOEDA ORIGINAL			RECEITA DO ICMS (3) VALORES CONSTANTES EM R$			(1) ICMS CRESCIMENTO REAL			ICMS + (2)ICMS/CEAL CRESCIMENTO REAL		
		(1) ICMS	(2)ICMS/CEAL	TOTAL/ICMS	(1) ICMS	(2)ICMS/CEAL	TOTAL/ICMS	NO MES	NO ANO	12 MESES	NO MES	NO ANO	12 MESES
JANEIRO/95	R$	26 925 311,98		26 925 311,98	32 479 979,45		32 479 979,45	22,36%	22,36%	64,04%	22,36%	22,36%	64,04%
FEVEREIRO/95	R$	17 742 117,12		17 742 117,12	21 158 971,63		21 158 971,63	-34,86%	-20,29%	36,24%	-20,29%	-20,29%	36,24%
MARCO/95	R$	24 675 681,62		24 675 681,62	28 904 658,00		28 904 658,00	36,61%	8,89%	98,72%	8,89%	8,89%	98,72%
ABRIL/95	R$	17 768 212,52		17 768 212,52	20 345 425,80		20 345 425,80	-29,61%	-23,35%	-9,06%	-23,35%	-23,35%	-9,06%
MAIO/95	R$	20 526 599,98		20 526 599,98	23 410 266,04		23 410 266,04	15,06%	-11,81%	19,77%	-11,81%	-11,81%	19,77%
JUNHO/95	R$	22 839 705,92	1 178 795,37	24 018 501,29	25 383 285,12	1 310 073,74	26 693 358,86	8,43%	-4,37%	31,19%	0,56%	0,56%	37,97%
JULHO/95	R$	20 585 456,89	1 149 717,97	21 735 174,86	22 376 748,98	1 249 763,39	23 626 512,37	-11,84%	-15,70%	17,12%	-10,99%	-10,99%	23,67%
AGOSTO/95	R$	20 800 232,06	1 182 918,40	21 983 150,46	22 322 256,21	1 248 013,12	23 570 269,33	-0,24%	-15,91%	1,43%	-11,20%	-11,20%	7,10%
SETEMBRO/95	R$	19 462 878,73	1 212 397,09	20 675 275,82	21 115 087,10	1 315 317,77	22 430 404,87	-5,41%	-20,45%	-10,37%	-15,50%	-15,50%	-4,79%
OUTUBRO/95	R$	22 555 484,62	1 745 808,12	24 301 290,74	24 414 072,67	1 889 661,79	26 303 734,46	15,62%	-8,03%	4,65%	-0,91%	-0,91%	12,96%
NOVEMBRO/95	R$	27 092 252,15	1 948 133,29	29 040 385,44	28 939 774,09	2 080 983,78	31 020 757,87	18,54%	9,02%	19,25%	16,86%	16,86%	27,82%
DEZEMBRO/95	R$	28 093 448,81	2 207 264,56	30 300 713,37	29 928 439,31	2 351 437,30	32 279 876,60	3,42%	12,75%	12,75%	21,61%	21,61%	21,61%
TOTAL / 1995	-	-	-	-	300 778 984,38	11 445 250,89	312 224 235,27	-	20,35%	-	-	24,93%	-
JANEIRO/96	R$	31 881 166,97	2 432 291,20	34 313 458,17	33 368 304,45	2 545 595,92	35 911 900,37	11,49%	11,49%	2,73%	11,25%	11,25%	10,57%
FEVEREIRO/96	R$	26 410 082,52	2 417 390,81	28 827 473,33	27 431 875,29	2 510 918,44	29 942 793,73	-17,79%	-8,34%	29,65%	12,60%	-7,24%	41,51%
MARCO/96	R$	26 836 659,44	2 575 066,10	29 413 725,54	27 815 836,79	2 668 822,70	30 484 661,48	1,40%	-7,06%	-3,77%	14,84%	-5,56%	5,47%
ABRIL/96	R$	25 198 231,44	2 587 849,33	27 786 080,77	25 934 144,78	2 663 427,37	28 597 572,15	-6,76%	-13,35%	27,47%	7,74%	-11,41%	40,56%
MAIO/96	R$ (4)	24 893 926,33	2 402 038,65	27 295 965,18	25 197 632,23	2 431 343,72	27 628 975,96	-2,84%	-15,81%	7,63%	4,09%	-14,41%	18,02%
JUNHO/96	R$ (4)	24 042 386,55	2 489 698,79	26 532 085,34	24 042 386,55	2 489 698,79	26 532 085,34	-4,58%	-19,67%	-5,28%	-0,05%	-17,81%	-0,60%
JULHO/96													
AGOSTO/96													
SETEMBRO/96													
OUTUBRO/96													
NOVEMBRO/96													
DEZEMBRO/96													
TOTAL / PERIODO	-	-	-	-	163 788 182,08	15 309 806,94	179 097 989,02	-	-	-	-	-	-

EVOLUCAO DA RECEITA DO ICMS DO ESTADO DE ALAGOAS

VALORES A PRECOS DE JUN/96 (IGP-DI/FGV)



FONTE : COORDENADORIA DE ARRECADACAO (SEFAZ - MOVIMENTO DE ARRECADACAO MENSAL MAM) / CEAL
(1) ALIAS ACRESCIDOS DE MULTAS JUROS E CORRECAO MONETARIA (NAO COMPUTADO ICMS/CEAL) (2) ICMS INFORMADO PELA CEAL (LEI 5 709 DE 03 07 95)
(3) VALORES A PRECOS DE JUN/96 (ATUALIZACAO MONETARIA PELO IGP-DI/FGV) (4) DADOS PRELIMINARES SUJEITOS A CONSOLIDACAO
OSVALDO TENORIO GAMA E IRA
ASSESSORIA ECONOMICA

A N E X O - III

DO PROJETO

1. - INFORMAÇÕES SOBRE O PROJETO

1.1 - TÍTULO DO PROJETO

PLANO GLOBAL DE REESTRUTURAÇÃO DA SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DE ALAGOAS

1.2 - CUSTO TOTAL E FONTES DE RECURSOS

DESCRIMINAÇÃO	CUSTO	%
A. - FONTE EXTERNA		
- INFRAESTRUTURA		
- CONSTRUÇÃO		
- Coordenadorias Regionais	800.000,00	5,07
- Agências de Fazenda	650.000,00	4.11
- CMT - Postos Fiscais	1.300.000,00	8.23
- 1ª CRAF	500.000,00	3.16
- Escola Fazendária	400.000,00	2.53
- REFORMA COM AMPLIAÇÃO		
- Coordenadorias Regionais	500.000,00	3.16
- Agência de Fazenda	300.000,00	1.90
- CMT - Postos Fiscais	1.000.000,00	6.33
- EQUIPAMENTO		
- Informática	2.500.000,00	15.82
- Escola Fazendária	100.000,00	0.63
- Coord. de Mercadorias em Trânsito	1.250.000,00	7.91
- 1ª CRAF	200.000,00	1.27
- Viaturas	700.000,00	4.43
- Coordenadorias Regionais	200.000,00	1.27
- TREINAMENTO	2.300.000,00	14.56
- CONSULTORIA DE PROJETOS	1200.000,00	7.60
SUBTOTAL (1)	13.900.000,00	87.98
B. - FONTE INTERNA		
-Treinamento e reciclagem de pessoal	400.000,00	2.53
- Manutenção do Sistema/Projeto	700.000,00	4.43
- Consultoria	100.000,00	0.63
- Infraestrutura	300.000,00	1.90
- Equipamento	400.000,00	2.53
SUBTOTAL (2)	1.900.000,00	12.02
CUSTO TOTAL (1 e 2)	15.800.000,00	100,00

A N E X O - IV

DEMONSTRATIVO DA EVOLUÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO DO PODER EXECUTIVO ESTADUAL

MESES	VALOR BRUTO (R$)	VARIAÇÃO %
JUNHO - 1995	42.499.068,86	
JULHO - 1995	42.993.685,35	+ 1,17
AGOSTO - 1995	41.529.983,19	- 3,40
SETEMBRO - 1995	42.025.396,39	+ 1,20
OUTUBRO - 1995	41.968.666,35	- 0,13
NOVEMBRO - 1995	42.120.640,98	+ 0,37
DEZEMBRO - 1995	42.280.638,61	+ 0,38
JANEIRO - 1996	41.926.576,61	- 0,83
FEVEREIRO - 1996	41.485.017,35	- 1,05
MARÇO - 1996	40.950.557,90	- 1,28
ABRIL - 1996	40.704.496,42	- 0,60
variação junho/95 à abril/96	-	- 4,40

DEMONET 1

A N E X O - V

COORDENADORIA DE AUDITORIA FISCAL

MAPA DE ATIVIDADES

JULGAMENTOS DE PROCESSOS ADMINISTRATIVOS FISCAIS:

1 . Janeiro a dezembro de 1995:

1.1 - Janeiro a maio	25
1.2 - junho	282
1.3 - julho	396
1.4 - agosto	412
1.5 - setembro	316
1.6 - outubro	336
1.7 - novembro	309
1.8 - dezembro	73

Total de Processos Julgados 2.124

2. Janeiro a julho de 1996

2.1 - Janeiro	0 *
2.2 - Fevereiro	186
2.3 - Março	153
2.4 - Abril	179
2.5 - Maio	142
2.6 - Junho	0 **
2.7 - Julho	298

Total de Procesos Julgados..... 948

3. Total Geral de janeiro de 1995 a julho de 1996: 3.097 Processos

* Período de Férias dos Auditores.

** Retardamento da Publicação pela SERGASA, por mais de 30 dias, coincidindo com o período de paralização da Fiscalização.

Em Maceió, 11 de agosto de 1996

CÉLIA BRAGA DE ALBUQUERQUE
COORDENADORA

Maceió, 5 de agosto de 1996

OG-344/96-01.1

Excelentíssimo Senhor
Doutor Fernando Henrique Cardoso
Digníssimo Presidente da República Federativa do Brasil
Brasília – DF

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para expor a respeito do esforço despendido pelo Governo do Estado de Alagoas, no decurso dos 19 (dezenove) meses da atual administração, com vistas à obtenção de redução de custos, notadamente no que concerne aos encargos com a folha de pagamento dos servidores estaduais.

Desde 1º de janeiro de 1995, data em que, pela terceira vez, assumi os destinos político-administrativos do Estado de Alagoas, não me descuidei, um só momento, de adotar as medidas que as circunstâncias indicaram como indispensáveis ao equacionamento dos problemas sociais e financeiros que atingem o Governo e a sociedade do nosso Estado.

Orientou-me, sempre, a consciência do respeito à Ordem Jurídica, condição essencial à garantia dos direitos individuais e coletivos, cuja tutela é dever imperativo do Estado.

Assim, procurando preservar os interesses da sociedade, infinitamente superiores aos de grupos e de cartórios, o atual Governo do Estado tem usado de todos os meios legais ao seu alcance para conter despesas, com o objetivo de alcançar a desejada meta do equilíbrio financeiro-orçamentário. Tal equilíbrio propiciará ao Estado reinvestir-se de suas finalidades básicas de agente regulador do processo econômico e de promotor do bem público.

Ao assumir o Governo do Estado, deparei-me com um quadro de desorganização administrativa deveras preocupante, a saber:

– atraso do pagamento do funcionalismo referente à Gratificação Natalina/94 (13º salário), ao mês de dezembro/94 e parte do mês de novembro/94;

– implantação na folha de pagamento de vantagens pecuniárias instituídas sem a necessária previsão legal;

– pagamento de despesas com pessoal, mediante folhas suplementares, sem o devido controle da Administração;

– elaboração de cálculos de vantagens pessoais com incidência inadequada;

– pagamento em duplicidade de vantagens sob idêntico fundamento;

– ausência de aplicação de teto remuneratório, o que resultou na ocorrência de super-salários;

– inexistência de quadro de lotação numérica nos órgãos da Administração Centralizada e Descentralizada do Poder Executivo;

– enquadramento de servidores em cargos distintos dos então exercidos, em desacordo a preceito constitucional;

– servidores admitidos sem a prestação de concurso público, após a vigência da Constituição de 1988;

– ausência de mecanismos de controle de freqüência de servidores;

– servidores em atividade, percebendo sua remuneração através de procuradores.

Detectadas tais anomalias, dentre outras uma a uma foram combatidas mediante eficiente sistema de administração da elaboração da folha de pagamento e adoção de outros meios de controle interno, consoante adiante se verifica por ordem cronológica das providências adotadas.

No mesmo dia da posse, em 1º de janeiro de 1995, incumbi a Auditoria Geral do Estado de realizar-se em caráter de urgência, auditoria na folha de pagamento dos Servidores do Estados a fim de serem apontados as eventuais irregularidades constatadas e apresentadas as correspondentes alternativas de saneamento, cujo resultado foi objeto de circunstanciado relatório e as anormalidades identificadas foram sanadas oportunamente.

Na mesma data, este Governo estabeleceu disciplinamento para a liberação de contra-cheque e cheques-salários dos servidores do Poder Executivo Estadual, condicionando-a à exigência de exibição, no ato do recebimento de documentos pessoais como a Carteira de Identidade, CPF e documentos funcionais: Título de Nomeação e/ou Carteira Profissional, dentre outros. Decreto nº 36.419, de 1º de janeiro de 1995.

Indo além, e considerando a necessidade da compatibilização dos dispêndios com pessoal, com a disciplina constitucional à época imperante, que limitava o teto máximo da tais despesas em 65% (sessenta e cinco por cento) das receitas correntes líquidas, suspendeu através do Decreto nº 36.422, de 3 de janeiro de 1995 e até decisão final do Poder Judiciário, a eficácia dos atos de nomeação de candidatos aprovados no concurso público convocado pelo edital publicado de DOE, edição de 24 de setembro de 1994.

Inobstante, é salutar esclarecer, a Administração vem acatando, de plano todas as decissões do Poder Judiciário, correlacionadas ao caso **in specie**.

Na mesma linha de preocupação, e no intento da redução da folha de pagamento, submeteu à apreciação do Poder Legislativo, através da Mensagem nº 2/95, a instituição da Licença Alternativa, a ser concedida a servidor estável, pelo período de 2 (dois) anos, prorrogável por igual espaço de tempo, com direito à percepção, na sua vigência, de 50% (cinqüenta por cento) do valor da remuneração mensal, com objetivo de proporcionar-lhe oportunidade para dedicar-se a outras atividades e assim ensejar-lhe condições de atuação na iniciativa privada, o que mereceu adesão significativa por parte dos servidores da administração estadual – Lei nº 5.670 de 31 de janeiro de 1995.

Acorde, por outro lado, à norma constitucional insculpida no art. 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, encaminhou ao Legislativo a Mensagem de nº 3/95, datada de 5-1-95, propondo a exclusão do Serviço Público Estadual de servidores admitidos após promulgação da Carta Federal, sem observância à condição de prévia aprovação em concurso público, iniciativa que, transformada na Lei nº 5.681, de 20 de fevereiro de 1995, ensejou a exclusão de 1.224 (um mil duzentos e vinte e quatro) servidores irregulares.

Prosseguindo, suspendeu a admissão de pessoal pelos órgãos da Administração Centralizada, Autárquica e Fundacional, Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista Estadual excetuando-se as nomeações ou contratações de professores e especialistas em educação, o provimento de cargos em comissão e de secretários de escola e daqueles necessários ao funcionamento do CAICs bem assim a nomeação de pessoal de nível superior e médio para área de saúde e o provimento de cargos de Delegado de Polícia – Decreto nº 36. 466 de 8 de março de 1995.

A Gratificação Fazendária atribuída ao pessoal de apoio da Secretária da Fazenda, Instituída pela Lei nº 5.359 de 2 de julho de 1992, foi reduzida em 50% (cinqüenta por cento), na conformidade da Portaria SF nº 126/95, de 13 de abril de 1995.

Através do Decreto nº 36.503, de 24 de abril de 1995, vedou ao servidor público a percepção de gratificação pela presença em sessões, de órgãos de deliberação coletiva.

Expediu, ademais, o Decreto nº 36.504, também de 24 de abril de 1995, suspendendo a concessão de férias com a percepção do adicional correspectivo, facultada a sua autorização desde que feita opção pela transferência da paga deste, para o exercício posterior ao da sua concessão. Ato este que foi complementado com a edição do Decreto nº 36.823, de 28 de dezembro de 1995.

Em abril de 1995, determinei a reativação da Comissão de Acumulação de Cargos que se encontrava com os trabalhos praticamente paralisados. Constituída de Procuradores de Estado e servidores qualificados e experientes, apresentou considerável trabalho na apreciação e apuração dos processos submetidos à sua análise.

Entre as medidas, nesse âmbito, postas em prática pelo Poder Executivo, julgadas indispensáveis para o equacionamento dos problemas financeiros que atingem não só o governo e a laboriosa classe dos servidores públicos, mas Alagoas como um todo, houve por bem editar o Decreto nº 36.640, de 21 de agosto de 1995, que proibiu a paga cumulativa, a servidores inativos, de proventos com vencimentos ou salários.

Estribada no diploma referido, a Comissão de Acumulação de Cargos fez sustar o pagamento a servidores aposentados que mantinham, em caráter permanente, nova relação empregatícia com o Estado, por opção daqueles que se manifestaram dentro do prazo fixado no aludido regulamento, e compulsoriamente em referência aos que não atenderam ao seu chamamento.

A Comissão de Acumulação de Cargos iniciou no exercício passado a análise do cruzamento da folha de pagamento do Estado com outros órgãos e entidades das esferas federal, estadual e municipal. Na expectativa de promover ao colegiado ação mais efetiva, e assim agilizar os trabalhos a ele afetos, foi editado o Decreto nº 36.868, de 20 de março de 1996, dando nova redação a dispositivos do Decreto nº 34.980, de 18 de julho de 1991, que regula a Comissão de Acumulação de Cargos.

Em obediência à nova disciplina foi constituída uma nova Comissão de Acumulação de Cargos, presidida por Procurador de Estado e composta de advogados integrantes das estruturas de autarquias e fundações públicas, sendo fixado prazo de 180 (cento e oitenta) dias para adoção de medidas visando à apuração das acumulações ilícitas, com a imediata suspensão da paga das remunerações indevidamente percebidas por servidores. Em conseqüência, encontram-se suspensos os pagamentos de 823 (oitocentos e vinte e três) servidores até a definitiva decisão do colegiado.

Aliás, objetivando ampliar a atuação do referido órgão, o Secretário de Estado da Administração, através do Of. SEAD/GS nº 120/96, de 3 de julho, solicitou à Drª Cláudia Maria Costin, Secretária Executiva do Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado a remessa de arquivo em meio magnético dos servidores públicos federais, lotados em órgãos ou entidades sediados no Estado de Alagoas, no que ainda não foi atendido, apesar de, no mesmo expediente, haver remetido à mencionada Secretaria Executiva o arquivo dos dados cadastrais dos servidores públicos do Estado de Alagoas, para efeito de detecção de possíveis casos de acumulação ilícita de cargos públicos.

Pretendendo estabelecer controle efetivo dos atos praticados em nome da Administração Pública, considerando as disposições do art. 4º, inciso IX, alínea a, da Lei Complementar nº 7, de 18 de julho de 1991, determinei que a Procuradoria Geral do Estado, na qualidade de órgão superior de coordenação e supervisão administrativa da Advocacia Geral do Estado, emita pronunciamento conclusivo nos processos que envolvam atos de aposentadoria, reserva remunerada, reforma, auxílio invalidez, pensão, transferência, redistribuição, promoção, cessão e outros afastamentos, aumento de carga horária, além de contratos e convênios, dentre outros – Portaria Governamental nº 734, de 26 de maio de 1995.

Como medida moralizadora destinada a compatibilizar a despesa com a receita, encaminhei à Assembléia Legislativa Estadual proposta de emenda constitucional que culminou com a promulgação da Emenda Constitucional nº 12, de 30 de maio de 1995, a qual estabelece teto remuneratório, de modo que nenhum servidor público estadual civil ou militar, ativo ou na inatividade pode perceber remuneração do cargo superior a R$6.000,00 (seis mil reais) brutos mensais, além de vantagens de caráter individual até o limite de 60% (sessenta por cento). Com este ato, extinguiram-se os super-salários em todos os Poderes constituídos do Estado.

A título de exemplo, a diferença existente entre a menor e a maior remuneração pagas pelo Estado de Alagoas estava na oportunidade em que assumi o Governo na correspondência de 1/320 (um para trezentos e vinte inteiros). Atualmente essa correspondência é de 1/85,71 (um para oitenta e cinco inteiros e setenta e um centésimos).

Quadro Demonstrativo

	Menor Remuneração	Maior Remuneração	Diferença
Situação Anterior	70,00	22.400,00	320 vezes
Situação Atual	112,00	9.600,00	85,71 vezes

Na finalidade de conformizar a despesa com o funcionalismo público, sancionei a Lei nº 5.698, de 2 de junho de 1995, reduzindo de 55% (cinqüenta e cinco por cento) para 20% (vinte por cento), o valor da gratificação atribuída ao servidor efetivo, enquanto investido em cargo em comissão, quando optar pelo vencimento do cargo permanente.

Ciente de que se impunha a adoção de providências efetivas capazes de conter o crescimento da folha, ainda no texto da Lei nº 5.698, foi transformada a gratificação adicional por tempo de serviço, de anuênio para quinquênio, vigorando a partir de 2 de junho de 1995 e computando até o limite de 35% (trinta e cinco por cento), correspondente a 7 (sete) quinquênios. Medida, aliás, apenas recentemente cogitada pelo Governo Federal para aplicação aos seus servidores.

Outra medida adotada, a Emenda Constitucional nº 14, de 27 de junho de 1995, elevou para 5 (cinco) anos consecutivos ou 10 (dez) anos interpolados o prazo de exercício de cargo em comissão, para efeito de aposentadoria, em caso de opção, com proventos calculados sobre este cargo exercido.

Com a vigência do Decreto nº 36.604, de 14 de julho de 1995, foi determinada a exclusão da folha de pagamento do Estado, dos servidores ativos e inativos do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, porquanto a Autarquia dispõe de recursos próprios suficientes para custear as despesas com seu pessoal.

Ciente de que alguns servidores públicos não comparecem habitualmente ao local de trabalho, com ausências constatadas por 30 (trinta) dias durante o mês ou mais de 60 (sessenta) dias intercalados, durante 1 (um) ano, infringindo, dessa forma dispositivos legais, decidi, através do Decreto nº 36.619, de 24 de

julho de 1995, instituir Comissão Permanente de Inquérito, encarregada de proceder à apuração de casos de abandono de cargos no âmbito da Administração Centralizada Estadual e desde que evidenciada a infração. Estabeleci procedimento para o trabalho a ser desenvolvido e estendi as regras do Decreto às Autarquias e Fundações Públicas. Respeitado o princípio constitucional do contraditório e, acolhendo as propostas da Comissão, demiti diversos servidores incursos nas sanções previstas no Regime Jurídico Único dos Servidores Públicos Civis Estaduais, das Autarquias e das Fundações Públicas Estaduais.

Na persecução da necessidade de ser alcançada uma redução nos gastos com pessoal, editei o Decreto nº 36.647, de 23 de agosto de 1995, suspendendo, provisoriamente, a partir do mês de agosto de 1995, os pagamentos das vantagens pecuniárias adiante elencadas, para o fim específico de exame, em relação a cada caso concreto, da caracterização dos pressupostos legais de auferimento, como citarei:

– quinquênio de cálculo privilegiado;
– incentivo de interiorização;
– adicional de insalubridade;
– serviços extraordinários;
– adicional de cursos de aperfeiçoamento;
– gratificação de zona rural e de difícil acesso;
– gratificação de estudos adicionais;
– horário suplementar e tempo integral;
– adicional de periculosidade;
– produtividade;
– auxílio-creche;
– bolsa de estudos;
– serviços extraordinários da Polícia Militar.

A determinação governamental supra resultou na detecção e imediata suspensão de diversos casos de auferimento das vantagens indevidas por servidores, porque concedidas sem qualquer lastro jurídico.

Determinei, outrossim, ao Comando Geral da Polícia Militar, a redução, em 50% (cinqüenta por cento), das despesas relativas ao pagamento de Diárias de Operacionalidade conferidas aos seus integrantes, tomando-se por base, para efeito de cálculos, o valor dos dispêndios correspondentes, ocorridos no mês de julho de 1995.

Solidários ao ânimo de ver reduzida a despesa com pessoal, o Governador do Estado, o Vice-Governador e todo o Secretariado, espontaneamente, renunciaram à percepção de 20% (vinte por cento) da remuneração dos cargos que exercem. Ato formalizado mediante documento publicado no Diário Oficial do Estado, edição de 9 de janeiro de 1996. Assim, o Governador do Estado passou a perceber, mensalmente, R$5.100,00 (cinco mil e cem reais) e os demais R$4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais) brutos.

A Lei nº 5.464, de 25 de janeiro de 1993, que instituiu o Plano de Cargos e Vencimentos do Serviço Civil do Poder Executivo, e as Leis nºs 5.538, de 15 de setembro de 1993 e 5.599, de 7 de janeiro de 1994, suplementares primeira, traçaram diretrizes sobre transposição de servidores mediante acesso ou enquadramento.

Ciente de que ocorreram enquadramento e acessos sem a estrita observância aos ditames legais, redundando em crescente prejuízo para o Erário, este Poder Executivo, através da Portaria nº 605, de 25 de abril de 1995, nomeou uma Comissão de Revisão de Enquadramento, constituída por Procuradores de Estado com a finalidade específica de rever atos administrativos resultantes de transposição de cargos ao arrepio da legislação supramencionada.

A Comissão, ao final de quase nove meses de trabalho, concluiu pela irregularidade na prática de alguns atos administrativos, o que motivou o Governo do Estado a editar o Decreto nº 36.836, de 17 de janeiro de 1996, desconstituindo posições funcionais consideradas dissonantes com a disposição normativa correspondente.

Usando dos meios legais ao meu alcance para conter as despesas, determinei suspensão do regime de trabalho de 40 (quarenta) horas semanais, em relação aos servidores de Nível Superior, da Administração Centralizada, Autárquica e Fundacional Pública, com exclusão daqueles do quadro da Secretaria da Educação e do Desporto, e os da Secretaria de Estado da Saúde que atuem nas áreas de urgência, emergência e plantonistas – Decreto nº 36.840, de 23 de janeiro de 1996.

Decidi, também, pela desativação das Subdelegacias de Polícia, na Capital e no Interior do Estado, com a conseqüente extinção da figura do Subdelegado, ato que ocorreu com a edição do Decreto nº 36.838, de 22 de janeiro de 1996.

Ainda com o objetivo de encontrar soluções para minimizar suas despesas com pessoal, o Poder Executivo submeteu ao crivo do Poder Legislativo a extinção de 11 (onze) cargos de Subsecretários de Estado, do Serviço Civil do Poder Executivo, integrantes das estruturas das Secretarias de Comunicação Social, de Cultura, de Turismo, da Justiça, de Segurança Pública, do Trabalho e Ação Social, de Saneamento e Energia, de Transporte, Obras e Recursos Naturais, da Indústria e do Comércio, Estadual de Desenvolvimento Metropolitano e Extraordinária de Recursos Hídricos e Irrigação, por considerar que, embora salutares para o funcionamento de tais Secretarias, os gabinetes dos titulares das respectivas Pastas poderiam suprir a ausência do aludido cargo, sem prejuízo para a sua regular atuação – Lei nº 5.806, de 31 de janeiro de 1996.

Objetivando a redução da estrutura organizacional do Poder Executivo, foi extinta a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, resultando na desaparição dos cargos de provimento em comissão e funções de confiança que integravam a sua estrutura, bem como o cargo de Secretário de Estado – Lei nº 5.808, de 21 de fevereiro de 1996. Foram, ainda, desativadas, como medida provisória, as Secretarias de Turismo e Extraordinária de Recursos Hídricos e Irrigação, resultando na vacância de 32 (trinta e dois) cargos de provimento em comissão, aí incluídos 2 (dois) de Secretários de Estado, além de diversas funções de confiança, incidindo, destarte, na diminuição de gastos e na racionalização dos serviços, sem comprometer o desenvolvimento das ações nas áreas de turismo e irrigação. De feito, as atividades que lhe eram afetas foram absorvidas, respectivamente, pela Empresa Alagoana de Turismo e pela Secretaria de Agricultura, mediante os termos do Decreto nº 36.907, de 20 de maio de 1996, enquanto não aprovadas as Mensagens sob nºs 11/96 e 12/96, remetidas ao Poder Legislativo Estadual, propondo a extinção de ambas as Secretarias de Estado.

Acolhendo sugestões oferecidas pela Comissão Especial que constitui, sob a presidência do Vice-Governador Manoel Gomes de Barros e composta por integrantes do Primeiro Escalão do Governo, de alto nível e elevada qualificação profissional, com o objetivo de apresentar alternativas para a promoção do saneamento financeiro da Administração Pública estadual, foram extintas várias vantagens remuneratórias desprovidas de previsão legal e, outras, pelo seu relevante alcance, foram devidamente normatizadas com redução em, aproximadamente, 20% (vinte por

cento) dos valores outrora atribuídos. Tal normatização foi procedida através das Leis nº 5.813/96, 5.815/96, 5.816/96 e 5.818/96, todas de 1º de março do corrente ano.

Foi promovida a redução da remuneração atribuída aos cargos de provimento em comissão do Serviço Civil do Poder Executivo, das Autarquias e Fundações Públicas, instituídas e mantidas pelo Estado de Alagoas, no percentual de 20% (vinte por cento), na forma estatuída na Lei nº 5.814, de 1º de março de 1996, com eficácia a partir de 2 (dois) do supracitado mês, data da sua publicação.

Na intenção de dotar o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado de Alagoas das condições indispensáveis aos encargos que lhe são cometidos e que refletem diretamente no bem-estar social dos próprios servidores, encaminhei a Mensagem nº 5/96, à assembléia Legislativa Estadual no sentido de alterar a alíquota da contribuição mensal destinada ao custeio daquela entidade previdenciária de 8% (oito por cento) para 11% (onze por cento) ao mês e mantido o mesmo percentual para o segurado facultativo, qual seja, de 16% (dezesseis por cento), a qual acolhida resultou na sanção da Lei nº 5.819, de 1º de março de 1996, com vigência a partir de 1º de junho de 1996.

Objetivando dotar cada órgão ou entidade do Poder Executivo Estadual do efetivo necessário ao seu ideal funcionamento, como medida de modernização administrativa, foi iniciado o processo de fixação de lotação genérica e específica de cada ente referido, resultando, até o momento, em 2.900 (duas mil e novecentas) lotações, mediante a expedição de vários decretos.

Os cargos excedentes das referidas lotações, num total, até esta data, de 578 (quinhentos e setenta e oito), foram considerados desnecessários e seus ocupantes imediatamente postos em disponibilidade remunerada.

Espera-se que, promulgada a Reforma Administrativa pelo Congresso Nacional, com a manutenção da proposta da Presidência da República a respeito do novo tratamento remuneratório a ser dado ao instituto da disponibilidade, as providências aludidas venham a gerar economia aos cofres estaduais.

Além do elenco das principais medidas adotadas, retro referidas, na busca do equilíbrio das finanças públicas, o Estado promoveu Ações Diretas de Inconstitucionalidade de todas as normas que afetam a Constituição, bem como remeteu ao Ministério Público todos os processos que revelaram a prática de atos ilegais, que tenham ocorrido na atual ou em Administrações anteriores.

Outras medidas de redução de custo foram adotadas, afetando, principalmente, as despesas de custeio, que merecem menção. Assim, em 3 de agosto de 1995, através do Decreto nº 36.629, determinei a redução das despesas de custeio e investimento, na Administração Centralizada, no percentual de 50% (cinqüenta por cento), excetuando-se da medida as Secretarias da Educação e do Deporto e a de Estado da Saúde.

As mordomias e a chamada "verdade secreta" foram extintas. O Palácio Floriano Peixoto serve como Unidade Administrativa. Sua parte residencial está desativada. O Governador reside, com sua família, em apartamento próprio e suas despesas pessoais e familiares não custam um real aos Cofres Estaduais. Aboliram-se, igualmente, festas e recepções oficiais às expensas do Erário.

O helicóptero pertencente ao Estado não mais serve de meio de transporte para autoridades. Vem sendo utilizado única e exclusivamente, em ações específicas da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiro.

Pela Portaria nº 960/95, do Governador, todos os órgãos da Administração Pública Estadual, direta e indiretamente, ficaram obrigadas a suspender, de forma absoluta e por tempo indeterminado, a concessão a particulares, pessoas físicas ou jurídicas, de passagens, ajuda ou auxílio financeiro de qualquer valor.

A medida não se aplica às hipóteses de:

a) compra de passagens e concessões de diárias a funcionários estaduais que, em objeto de serviço, tenham de se ausentar da sede;

b) compromissos assumidos como contrapartida em convênios e ajustes firmados pelo Poder Público.

Determinei ao Secretário da Fazenda, através do Ofício nº 7/95, que sejam imediatamente sobrestados todos os processos de pagamento a empresas fornecedoras do Estado e referentes a exercícios anteriores, até à conclusão de auditoria contábil em todas as áreas do setor público estadual.

Foi encaminhada aos dirigentes dos órgãos do Poder Executivo a Circular nº 18/95, que determina a cessação da prestação de serviços por pessoa física, sem vínculo empregatício ou funcional, de modo a remover, definitivamente, irregularidades cometidas em Governos anteriores.

Coibindo uma prática tão velha quanto condenável, proibi, terminantemente, usos indevidos das viaturas oficiais do Estado, de modo especial dos denominados carros de representação.

À exceção dos veículos que prestam serviços especiais nas áreas de Segurança Policial-Militar, de Bombeiros, da Saúde e do Fisco, somente em estrito objeto do Serviço Público é permitida a utilização de veículos pertencentes ao Estado, fora do horário de expediente.

Essa diretriz, emergencial e necessária, resultou no fato de que até mesmo alguns dos atuais Secretários de Estado usam meios de transporte pessoais próprios, pois não dispõem de carros oficiais de representação para os seus deslocamentos.

Senhor Presidente,

Evidencia-se pela presente exposição a gama de medidas levadas a efeito pelo seu Governo, com o intuito de propiciar drástica redução das despesas do Estado, notadamente com a remuneração de seus servidores. Se tais medidas não fossem adotadas, certamente teria sido implantada, definitivamente, a ingovernabilidade desta Unidade da Federação.

É de bom alvitre esclarecer que, apesar das providências tomadas, a folha de pagamento dos servidores do Poder Executivo, no período de dezembro/94 a março/96 (último mês pago) teve um crescimento, em valores absolutos, de 46,28% (quarenta e seis inteiros e vinte e oito centésimos por cento). Considerando que, no mesmo período, a variação da Taxa Referencial (TR) foi de 38,42% (trinta e oito inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), o crescimento relativo da mencionada folha, nos quinze meses indicados, foi de 7,86% (sete inteiros e oitenta e seis centésimos por cento).

Os acréscimos sofridos pela folha, que sobrepujaram as medidas de redução citadas, foram, em sua quase totalidade, decorrentes de exigências estabelecidas pelo Sistema Constitucional Federal, como veremos:

A mais substancial elevação da folha de pagamento veio a ocorrer a partir da fixação, pelo Congresso Nacional, da remuneração dos Senhores Parlamentares Federais, para a legislatura que teve início em 1º de fevereiro de 1995, elevando-a em, aproximadamente, 95% (noventa e cinco por cento), em plena fase de estabilidade monetária, decorrente da instituição do Plano Real. Com efeito, ao suporte da Emenda Constitucional Federal nº 1, de 31 de março de 1992, a Assembléia Legislativa Estadual, de pronto, elevou remuneração dos Senhores Deputados Estaduais, conforme Resolução nº 386, de 16 de janeiro de 1995, na mesma

proporção, o que findou por aproveitar aos Secretários de Estado e autoridades equivalentes do Poder Executivo, aos membros do Poder Judiciário, do Tribunal de Contas e do Ministério Público, bem como aos Procuradores de Estado, aos Procuradores junto ao Tribunal de Contas, aos Delegados de Polícia e aos Assessores para Assuntos Criminalísticos, abrangendo servidores ativos e inativos, bem como pensionistas.

A partir dessa providência, como seria de se esperar, registrou-se um incremento da folha de pagamento da ordem de 21,74% (vinte e um inteiros e setenta e quatro centésimos por cento).

Ora, o impacto financeiro não poderia ser mais devastador, considerando a época desfavorável de sua aplicação, porque início de ano, quando o comércio registra a sua pior fase, também agravada em função de obrigações pendentes, a serem cumpridas, advindas de Governos anteriores.

No mês de maio do ano pretérito, o Governo do Estado, preocupado em dar cumprimento ao disposto no art. 212 da Constituição Federal, referente à aplicação de, pelo menos, 25% (vinte e cinco por cento) da receita resultante de impostos, compreendida a proveniente de transferências na manutenção e desenvolvimento do ensino, bem como em fazer justiça aos integrantes das categorias funcionais Professor e Especialista em Educação, do Magistério Estadual de 1º e 2º Graus, cujos vencimentos encontravam-se de há muito defasados e não condizentes com a relevância e a dignidade das funções que exercem, encaminhou ao Poder Legislativo a Mensagem sob nº 023/95, que resultou na aprovação e conseqüente sanção da Lei nº 5.695, de 1 de junho de 1995, cujos efeitos financeiros retroagiram a 1 de maio do referido ano. Em decorrência, a folha de pagamento dos Docentes e Especialistas em Educação, que até o mês de abril importava em R$4.567.283,03 (quatro milhões, quinhentos e sessenta e sete mil, duzentos e oitenta e três reais e três centavos), a partir do mês de maio cresceu a R$7.726.240,32 (sete milhões, setecentos e vinte e seis mil, duzentos e quarenta reais e trinta e dois centavos), implicando, destarte, um acréscimo direto de despesa na ordem de R$3.158.927,29 (três milhões, cento cinqüenta e oito mil, novecentos e cinqüenta sete reais e vinte e nove centavos).

Evidencie-se que o mesmo diploma legal – Lei nº 5.695/95 disciplinou a Gratificação de Incentivo à Incentivo à Educação – PROED, instituída pela Lei nº 5.573, de 29 de dezembro de 1993, elevando o seu percentual de 50% (cinqüenta por cento) para 60% (sessenta por cento) do vencimento-base atribuído ao cargo ocupado. Tal estatuto, por outro lado, definiu com precisão os destinatários da vantagem, restringindo-a aos Professores e Especialistas em Educação, enquanto no efetivo desempenho das funções típicas dos cargos de titulares.

Ademais, em cumprimento à determinação Constitucional, em janeiro de 1995, tive de elevar o menor vencimento-base, atribuído aos servidores públicos, ao valor do salário-mínimo, nacionalmente unificado, fixado pelo Governo Federal em R$70,00 (setenta reais), o que causou considerável impacto na folha de pessoal, tendo em vista o grande número de servidores beneficiados com tal providência.

Por outro lado, a elevação do valor do salário-mínimo de R$70,00 (setenta reais) para R$100,00 (cem reais), fixado para vigorar a partir de 1º de maio de 1995, foi adotado no âmbito do funcionalismo estadual, em forma de abono, a fim de se evitar maiores acréscimos de despesa, contendo-se em conseqüência, os valores das vantagens incidentes sobre o vencimento-base, consoante a Lei nº 5.697, de 2 de junho de 1995.

Assim, a imperiosa necessidade de o Governo do Estado dar cumprimento ao disposto na Emenda Constitucional Federal nº 1, de 31 de março de 1992 e aos arts. 39, § 2º, e 212 da Constituição Federal, foram as causas motivadoras dos maiores índices de acréscimo sofridos pela folha de pagamento dos servidores estaduais, ao longo do exercício de 1995.

A partir de junho/95 até abril/96, mês de referência em que se encontra em execução a folha de pagamento, já tendo sido paga a remuneração da maioria dos servidores, obteve-se o início do declínio de seu valor. No período indicado, em valores absolutos, houve um decréscimo de 4,40% (menos quatro inteiros e quarenta centésimos por cento). Se considerarmos que a variação da Taxa Referencial (TR), ocorrida no mesmo prazo, foi de 19,36% (dezenove inteiros e trinta e seis centésimos por cento), constata-se, que, em valores relativos, a redução da folha atingiu o percentual de –23,76% (menos vinte e três inteiros e setenta e seis centésimos por cento).

Verifica-se, por outro lado, que a folha de pagamento dos servidores do Poder Executivo, nos três primeiros meses de 1996, apresentou um decréscimo em valores absolutos de – 3,14% (menos três inteiros e quatorze centésimos por cento) e tende a decrescer mais ainda ao longo dos meses subseqüentes, em face da implementação de novas medidas em estudo.

É de se frisar que as ações adotadas e os números indicados restringem-se ao Poder Executivo, porquanto, lamentavelmente, este Poder não dispõe dos elementos concernentes aos Poderes Legislativo e Judiciário que, usando das competências que a Constituição lhes assegura, exercem a administração plena de suas folhas de pagamentos de servidores com a independência que lhe são peculiares.

O elenco de medidas explicitadas neste documento, concretas, emergenciais e sob o pálio da legalidade, traduz o consciente e efetivo empenho do meu Governo no sentido de viabilizar o indispensável equilíbrio das contas públicas estaduais e de repor os valores éticos que devem nortear a gestão dos negócios públicos, em Alagoas.

São providências que visam, exclusivamente, ao interesse público legítimo.

Embora drásticas, algumas, elas são impostas pelo dever de resgatar a própria governabilidade do Estado, ameaçada por fatores conjunturais diversos.

Está, Senhor Presidente, sobejamente exposta, pelo presente, a efetiva ação moralizadora do meu Governo, na tentativa de obter a redução de custos com vistas ao equilíbrio financeiro do Estado de Alagoas.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os mais elevados protestos de estima e superior consideração. – **Divaldo Suruagy**, Governador.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – A Presidência comunica ao Plenário que se encontram à disposição dos Srs. Senadores os avulsos do Parecer nº 16, de 1996-CN, concluindo pela apresentação do Projeto de Decreto Legislativo nº 77, de 1996, que "aprova as Contas do Presidente da República, relativas ao exercício financeiro de 1994" (Mensagem nº 197, de 1995, do Congresso Nacio-

nal, que encaminha as contas do Governo relativas ao exercício financeiro de 1994).

A matéria será incluída em Ordem do Dia oportunamente.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Sobre a mesa comunicação que será lida pelo Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Romero Jucá.

É lida a seguinte:

COMUNICADO

Tendo expirado o prazo da licença para tratamento de saúde a mim concedida a partir de 12 de abril do ano em curso, tenho a satisfação de comunicar a V. Exª. o meu retorno às atividades legislativas a partir de quinta-feira próxima passada, dia 15 do corrente mês de agosto de 1996.

Sala das Sessões, 19 de agosto de 1996. – Senador **Carlos Patrocínio.**

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – O expediente lido vai à publicação.

O SR. EDISON LOBÃO – Sr. Presidente, peço a palavra, com base no art. 14, VII, do Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Concedo a palavra a V. Exª.

O SR. EDISON LOBÃO (PFL – MA. Para comunicação inadiável. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, no início do mês de março de 1996, a Comissão de Fiscalização e Controle, recebendo inúmeras solicitações de seus membros integrantes, pediu ao Tribunal de Contas da União que realizasse uma auditoria no Banco Central, para que ficasse determinada a sua participação ou omissão nos acontecimentos que, naquele instante, tanto afligiam o Brasil, por conta dos descaminhos por que andavam os bancos privados e até os estatais.

O Tribunal de Contas trabalhou durante cinco meses, atendendo a nossa solicitação e, agora, encaminha ao Congresso Nacional, à Comissão de Fiscalização e Controle, da qual sou Presidente, o relatório sobre as suas investigações naquela instituição. Esse documento encontra-se na Comissão e ainda não foi distribuído ao relator, mas verifico que uma revista de grande prestígio nacional já publica um resumo de suas páginas, embora seja um documento secreto, sigiloso.

Diz a revista no título da matéria: "O BC é uma caixa preta e tapada". No curso da matéria está dito, mencionando o relatório do Tribunal de Contas, que "desde 1987, sabia-se que a carteira do Nacional era de má qualidade". Explica-se, então, que nove mil contas estavam eivadas de irregularidades e que diziam respeito a aproximadamente R$590 milhões, cerca de 55% de todo o capital movimentado pelo Banco Econômico. O mesmo relatório faz, também, alusão a diversas operações de outras instituições bancárias.

Esse relatório, Sr. Presidente, será examinado pela Comissão de Fiscalização e Controle, que faz parte da estrutura do Senado Federal, para que esta Casa tenha, de fato, um conhecimento estreito e completo de tudo quanto aconteceu no sistema financeiro nacional e a participação ou omissão do Banco Central em muitas dessas questões.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Concedo a palavra ao Senador Joel de Hollanda.

O SR. JOEL DE HOLLANDA (PFL – PE. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, um dos problemas mais graves com o qual o Brasil vem-se defrontando, nos últimos anos, tem sido a superlotação carcerária. O fato de que o número de detentos é muito superior à capacidade das penitenciárias em acolhê-los tem resultado em seguidas rebeliões, com várias conseqüências negativas, como aprisionamento de reféns, mortes e danos ao patrimônio público. Ademais, a regularidade com que as rebeliões ocorrem desmoraliza a segurança das prisões, estimulando novas insurreições por parte dos presos e transformando o sistema carcerário brasileiro em verdadeiro barril de pólvora. Em Pernambuco, por exemplo, tenho visto de perto o pungente drama dos familiares de reféns, de policiais e de presos, bem como a apreensão da população em geral, que se repete a cada rebelião nas prisões do Estado.

O último censo penitenciário mostrou que, no Brasil, existem 144 mil presos ocupando 60 mil vagas existentes. Portanto, há mais do que o dobro de presos em relação ao número que caberia nas penitenciárias. Daí resultam as condições subumanas, o amontoamento de pessoas, a dificuldade de recuperar o detento e o estímulo às rebeliões. Tão séria é a situação que algumas medidas paliativas foram tomadas recentemente pelo Governo Federal, como, por exemplo, a concessão de indulto

para 11% desses presos, considerados de baixa periculosidade. Entretanto, é certo que isso não resolve nada, antes tenta aliviar um pouco a pressão da população carcerária, ao custo de aumentar a insegurança da sociedade e de estimular pequenos crimes, uma vez que se cria a imagem de que não mais serão punidos.

As soluções definitivas para o problema, todavia, somente se produzirão a médio prazo. Um primeiro modo de atacar a questão, é óbvio, passa pela construção de mais presídios. A realidade impõe essa medida que, mais cedo ou mais tarde, terá de ser tomada. Uma outra solução, contudo - muito mais barata, mais eficaz, mais racional e mais humana até -, refere-se à educação dos presos. Pois é incontestável que grandíssima parte da pressão que sofrem as penitenciárias brasileiras advém do fato, reconhecido por todos, de que o sistema penitenciário não recupera os presos. Nesse item, como em outros, sua eficiência é escandalosamente baixa. Assim, muitos dos presos, depois de cumprirem suas penas, voltam para a vida do crime e reingressam nas penitenciárias, dificultando seu esvaziamento.

Infelizmente, as prisões brasileiras, muito longe de serem lugares de ressocialização do detento, são verdadeiras escolas do crime. Nosso desafio, nesse sentido, deve ser promover uma radical transformação: as penitenciárias devem converter-se de escolas do crime em escolas da vida, em que o preso tenha acesso aos meios educacionais que lhe transmitam valores de convivência social pacífica e que lhe proporcionem um lugar na sociedade, de onde possa retirar seu sustento e, dessa forma, afastar-se em definitivo das seduções de uma vida criminosa.

A esse propósito, caiu-me nas mãos um documento muito interessante, com o título de Saídas para a Massa Carcerária, foi produzido pelo Instituto de Pesquisas Avançadas em Educação, com sede no Rio de Janeiro, e vem assinado pelo seu Presidente, o Sr. João Roberto Moreira Alves.

A questão central que o curto documento mencionado procura responder é a seguinte: "Como dar condições de sobrevivência aos egressos do sistema penal?" A resposta oferecida, - com a qual estou de acordo, - tem a ver com a educação, ministrada com a finalidade de que o ex-detento possa prover seu sustento quando vier a sair do cárcere.

Hoje, no País, são poucos os estabelecimentos penitenciários que possuem escolas, e não mais do que 10% da população carcerária estudam. No entanto, pesquisa realizada pelo anteriormente citado Instituto de Pesquisas Avançadas em Educação apurou que 97,5% dos internos dos presídios têm interesse em atividades educacionais. Dessa forma, o que acontece é que, conquanto os presos anseiem por aprimorar sua condição para seu futuro regresso à sociedade, o Estado sonega-lhes meios adequados para isso.

O documento a que venho fazendo referência é bastante realista no seguinte ponto: o de que os presos devem ser preparados para serem profissionais autônomos e microempresários, eventualmente até profissionais liberais. Isso porque o ex-detento carrega um estigma muito forte, que o impede de conseguir uma colocação no mercado de trabalho formal. Quase nenhum empresário, grande ou pequeno, aceita empregar um egresso do sistema penitenciário. Dessa forma, o destino do ex-detento acaba sendo o mercado informal de trabalho, com seus baixos níveis de remuneração e com sua falta de proteção legal e de benefícios sociais.

Por conta disso, seria de máxima importância que, dentro de um programa de educação aos presos, se tivesse acesso a informações sobre o mercado de trabalho. Informações dessa qualidade são levantadas pelas secretarias de trabalho de vários Estados brasileiros e pelos Sines (Sistema Nacional de Emprego) estaduais. A disponibilidade dessas informações aos gestores dos programas educacionais nas penitenciárias e aos presos resultaria em maior grau de eficiência para que, no caso de treinamento profissionalizante, se escolhessem os cursos que permitissem a esses presos ingressar em um nicho existente do mercado de trabalho.

Outro ponto defendido pelo documento do Instituto de Pesquisas Avançadas em Educação refere-se à criação de linhas de financiamento, por parte do Poder Público, para apoiar os empreendimentos de ex-detentos, seja em regime cooperativo ou individual, pois a falta de um capital mínimo muitas vezes embaraça o nascimento dessas iniciativas.

Meu objetivo, ao discursar hoje nesta Casa, foi externar toda minha preocupação e minha angústia em relação a esse problema gravíssimo que está a merecer o melhor de nossos esforços há muito tempo: o sistema penitenciário brasileiro.

Todas as informações que resultaram da realização do último censo penitenciário demonstram o quanto as penitenciárias brasileiras são discriminatórias, uma vez que praticamente só as pessoas po-

bres são presas, e quanto são ineficientes em recuperar os detentos para o retorno ao convívio em sociedade. Por sua vez, a superlotação das prisões tem resultado em constantes rebeliões dos presidiários, que colocam em risco as vidas de pessoas inocentes, tomadas como reféns.

A educação e o treinamento profissional, incluindo-se o apoio aos empreendimentos dos presos libertos, deve ser o farol a guiar as iniciativas no sentido de assegurar meios materiais de sobrevivência aos ex-detentos, impedindo, dessa forma, que eles voltem a incorrer em novos crimes e retornem às prisões já saturadas.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Com a palavra o Senador Casildo Maldaner.

O SR. CASILDO MALDANER (PMDB – SC. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente e nobres Colegas, na última semana discorri aqui sobre a imprevidência em que nos encontramos diante de calamidades no País.

Quando acontece uma enchente, um vendaval ou algo parecido, quer no âmbito do Governo Federal, dos Governos estaduais ou mesmo municipais, somos pegos de "calças curtas", como se diz na gíria. Não somos previdentes em relação a isso.

Dessa forma, apresentei uma proposta, e hoje venho complementá-la, com uma justificativa.

A existência de um sistema de defesa civil adequadamente organizado, dotado de recursos humanos suficientes e bem adestrados, assim como de infra-estrutura de instalações e equipamentos, é de vital importância para a sociedade.

O adensamento dos aglomerados humanos tende a provocar a degradação do meio ambiente, pelas dificuldades naturais de que se promova o adequado uso do solo, da água e de outros recursos naturais, aumentando a probabilidade de desastres.

O rápido e desordenado processo de urbanização experimentado pelo Brasil, simultâneo ao crescimento explosivo da massa populacional - que só na última década deu mostras de arrefecimento -, levou à formação de zonas de extremo risco de calamidade em praticamente todas as zonas metropolitanas das médias e grandes cidades brasileiras.

Anualmente, em temporadas de exacerbação climática - seja nas épocas de chuvas ou de estiagem prolongadas -, o país assiste inerte e impotente à sucessão de eventos calamitosos, cujas proporções, medidas em números de vítimas e de prejuízos materiais, aumenta a cada ano e provoca, na opinião pública, a justa indignação pela incapacidade governamental de promover ações preventivas ou de rápido e eficaz socorrimento.

O crescimento da população aumenta, ao mesmo tempo, os riscos de catástrofes e as suas vítimas.

Além de desastres causados pelos elementos da natureza, aqueles outros - tais como incêndios, desabamentos, explosões, colisões, etc. - conseqüentes do próprio adensamento populacional e da complexidade da vida moderna, como a industrialização e os sistemas de transporte de bens e de pessoas, são desafios crescentes e permanentes ao sistema de defesa civil, valendo sempre repetir que, se a ação preventiva é sempre mais eficaz, a de socorro, naqueles casos inevitáveis, deve ser pronta, eficiente e precisa.

Poder-se-ia, portanto, dizer que as atividades de defesa civil crescem em importância na mesma proporção do crescimento do país. Mais populoso e moderno o país, maiores os riscos de eventos calamitosos e maiores as perdas em vidas e bens econômicos. Mais que simples manifestação de solidariedade humana, a prevenção e o socorrimento de desastres é função essencial do estado moderno.

A Constituição Federal, em seu art. 6º, arrola o direito à segurança entre os direitos sociais. E, sem dúvida, aí está compreendida a segurança da vida e do patrimônio em face da possibilidade de ocorrência de desastres naturais ou decorrentes da vida em sociedade.

Também na Constituição se determina (art. 21, XVIII) que é competência da União "planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas públicas, especialmente as secas e as inundações". E, no art. 22, XXVIII, a competência privativa da União para legislar sobre "defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional".

Atualmente, a matéria é tratada basicamente nos seguintes instrumentos legais:

I – Lei nº 3.742, de 4 de abril de 1960, que "dispõe sobre o auxílio federal em caso de prejuízo causado por fatores naturais";

II – Decreto-Lei nº 950, de 13 de outubro de 1969, que "institui, no Ministério do Interior, o Fundo Especial para Calamidades Públicas - FUNCAP -, e dá outras providências";

III – Decreto nº 97.274, de 16 de dezembro de 1988, que "dispõe sobre a organização do Sistema Nacional de Defesa Civil -SINDEC -,e dá outras providências";

IV – Decreto nº 1.080, de 8 de março de 1994, que "Regulamenta o Fundo Especial para Calamidades Públicas - FUNCAP -, e dá outras providências".

Nota-se que, dos pontos de vista de organização e de estrutura, a matéria está razoavelmente bem tratada a nível federal. Entretanto, emerge uma deficiência básica: a falta de recursos financeiros. Está no papel, mas na prática não tem jeito.

O Funcap, que deveria ser o instrumento financeiro fundamental para o sistema, não tem fonte de recursos garantida e depende de eventuais dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas, auxílios, doações, subvenções e contribuições de terceiros, saldos de créditos extraordinários e especiais abertos para calamidades públicas e "outros recursos eventuais" (Dec. 1.080/94, art. 3º).

Nos exercícios de 1993, 1994 e 1995, o Funcap foi contemplado, no orçamento geral, respectivamente com R$168.300,00, R$121.527,00 e R$252.480,00, importâncias claramente insuficientes para qualquer ação de governo e que sequer foram repassadas pelo Tesouro Nacional. No corrente exercício de 1996, o Fundo não foi contemplado, no orçamento, com qualquer dotação. Nada. É essa a verdade. Para este ano nada. Nem previsão.

Além disso, a finalidade do Funcap é, claramente, de ajudar nas ações de socorro depois de ocorridos os desastres, em detrimento dos investimentos preventivos.

Os governos estaduais e municipais, por sua vez, enfrentam notória insuficiência financeira, ficando impossibilitados de investir na defesa civil como desejável. Mesmo no Distrito Federal, que tem uma das melhores estruturas do país, observa-se elevada vida média de seus equipamentos, já com ameaça de sucateamento.

Quando falo em projeto, aqui, é porque já vou tratar sobre o assunto num projeto que estou apresentando.

Este projeto ataca, justamente, a deficiência do sistema, criando a fonte de recursos permanente e, ao mesmo tempo, definindo uma política de aplicação que privilegie o investimento.

A contribuição que se propõe instituir tem base no art. 149 da Constituição Federal, classifica-se como Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico. Trata-se de espécie parafiscal que se caracteriza por possibilitar a captação de recursos num setor econômico, devendo suas aplicações refluir em benefício desse mesmo setor.

A contribuição proposta se destinará, basicamente, a equipar, como disposto no projeto, toda a estrutura de defesa civil do País, em especial o Corpo de Bombeiros. Com os investimentos no setor, é certo que não apenas a prevenção mas o socorro em eventos de calamidade deverão minorar em muito a freqüência, a intensidade e os seus efeitos, de tal sorte que a indústria de seguros será beneficiada diretamente com a diminuição dos riscos. Espera-se que, a médio e longo prazos, a diminuição dos riscos provoque o aumento da margem de lucro das seguradoras e/ou a queda dos prêmios cobrados, possibilitando, nesse caso, a ampliação do mercado segurador.

Como filosofia básica de aplicação, o projeto direciona a maior parte dos recursos advindos da arrecadação da nova contribuição para investimento no setor, sob a forma de empréstimos a baixo custo, restituíveis em até cinco anos, associado ao estímulo para que as entidades governamentais interessadas façam também sua parcela de investimento, sob a forma de contrapartida. Assumindo o caráter de rotatividade, os recursos poderão, a longo prazo, beneficiar todo o sistema, evitando-se assim o privilegiamento de cidades ou regiões do país.

É proposta a reformulação do atual Funcap, não apenas alterando-lhe a denominação, mas dando-lhe também o objetivo de apoiar o sistema de defesa civil e agregando à sua administração representantes da indústria seguradora e dos órgãos operativos de defesa civil.

Com tais esclarecimentos, apresento o presente projeto de lei, esperando merecer o honroso apoio dos ilustres Pares.

Passamos agora, em primeira mão, a discorrer, Sr. Presidente e nobres colegas.

No que consiste essa proposta que apresento à Casa na tarde de hoje? Consiste, em síntese, que toda pessoa física ou jurídica neste País que venha segurar seu veículo, do valor tributável do seguro 0,5% sejam destinados ao fundo especial para defesa civil neste País. Porque todo mundo tem que fazer o seguro, então não custaria destinar 0,5% desse valor para esse fundo. Ou aquilo que seja obrigado a fazer seguro, afora, claro, artigos de exportação, tratados internacionais ou relacionados à agricultura. Aqui fazemos exceção de vários itens que não se enquadram. Mas seriam para esses casos normais. Essa é a razão fundamental. Para termos uma fonte que não vai alterar em nada, mas que irá ajudar este País. Porque hoje não tem jeito. É isso o que vem ocorrendo. Tive uma experiência como Governador, quando, num caso de calamidade, tive que apelar para a defesa civil e disseram: "Olha, não temos nada!" Mas não há um fundo? "Não, não temos nada!" Não têm nem colchonete, nada? Mas está aí todo mundo, 5 mil pessoas desabrigadas, como agora acorreu em Santa Catarina no fim do ano, às vésperas do Natal, quase 5 mil pessoas desabrigadas e não tínhamos nada. Nesse caso faz-se o quê? Tem-se que apelar para o Governo Federal, para a Defesa Civil nacional. A instrução é apelar ao Ministério do Planejamento. Depois, diz-se que a área econômica não resolve e tem-se que falar com o Presidente da República, elaborar-se uma medida provisória e enviá-la ao Congresso Nacional para autorização, porque o Tesouro não tem dinheiro para uma situação inesperada.

Assim não é possível. Precisamos ser mais previdentes neste País. Ninguém quer a calamidade, ninguém a espera e tomara que ela não venha nunca, mas precisamos ser previdentes. Se a calamidade não vier, melhor, mas, se surgir, precisamos estar preparados.

Em razão disto, apresento esta proposta à Mesa, para que, nas comissões técnicas, possamos todos, quiçá o País inteiro, discutir, considerando-se a proporção de participação de cada Estado nos seus fundos. Não podemos ficar de braços cruzados diante de tantas calamidades que surgem e sermos surpreendidos de madrugada sem saber o que fazer.

O Sr. Josaphat Marinho – Permite-me V.Exª um aparte?

O SR. CASILDO MALDANER – Com muita honra, Senador Josaphat Marinho.

O Sr. Josaphat Marinho – Ainda não posso entrar no mérito de seu projeto, nas suas particularidades, na fonte de manutenção, porque agora é que V. Exª o apresenta, mas quero louvar a iniciativa, sobretudo por sua extensão. V. Exª considerou o problema não apenas no ângulo do seu Estado ou da sua região, mas no do País. De sorte que, se amanhã ocorrer um caso de calamidade, as fontes arrecadadas servirão de base às providências em qualquer parte do País. Isto é que me parece sobretudo fundamental no seu projeto: V. Exª fortalece o espírito federativo que não está muito forte no País.

O SR. CASILDO MALDANER – Agradeço e recolho o aparte, com muita honra, Senador Josaphat Marinho. A idéia é justamente essa, e V. Exª a sintetizou muito bem; esse é o espírito. Tenho recebido subsídios de várias defesas civis de Estados da Federação em relação a essa idéia. Inclusive, estiveram reunidos em Brasília para elaborar uma proposta. E eu estou aqui como instrumento para tentar, junto com os demais colegas, aperfeiçoá-la e analisá-la com os pés no chão, com realismo, para encontramos um caminho que nos permita dormir um pouco mais tranqüilos. Assim, quando nos depararmos com alguma calamidade, que ninguém deseja, estaremos preparados para socorrer nossos irmãos. Não podemos continuar a ser imprevidentes diante das emergências e dos casos que surgem no País. Essa seguridade social será fundamental e é plausível para a Nação inteira.

Todas as entidades de defesa civil dos respectivos Estados estão apoiando, sugerindo, discutindo essa idéia, que, a meu ver, teremos condições de aperfeiçoar e fazer com que seja um instrumento legal da legislação brasileira para que possamos, na prática, prestar socorro a todos, sem distinção, neste grande País.

Este o projeto que apresento à Mesa neste instante, Sr. Presidente e nobres colegas.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Não há mais oradores inscritos.

Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (José Sarney) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 16h45min.)

(*) EMENDAS DE PLENÁRIO, OFERECIDAS NO TURNO SUPLEMENTAR, AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994 (Nº 3.710/93, NA CASA DE ORIGEM), DE INICIATIVA DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

SENADOR	NÚMERO DAS EMENDAS
ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES	44; 50; 66; 78 e 90
CARLOS BEZERRA	207
CASILDO MALDANER	15; 18; 54; 58; 64 e 84
COUTINHO JORGE	27
EPITÁCIO CAFETEIRA	47; 109, 115 e 167
ESPERIDIÃO AMIN	19; 31; 59; 68; 70; 72; 73; 74; 76; 79; 81; 85 e 160
FRANCELINO PEREIRA	14-A, 51; 56-A, 57; 63; 100; 131; 136; 154; 177, 184, 199-A e 204-A
GERSON CAMATA	21; 22; 43; 96; 98 e 106
HUGO NAPOLEÃO	17 e 83-A
IRIS REZENDE	60; 69; 157; 199; 200; 201 e 203
JADER BARBALHO	94; 103; 113; 126; 139 e 187
JOÃO ROCHA	120 e 122
JOEL DE HOLANDA	169
JOSE EDUARDO DUTRA	01; 03; 09; 20; 25; 26; 30; 33; 40; 82; 86; 87; 88; 107; 119; 194; 198 e 205
JOSE FOGAÇA	04; 12; 34 e 110
JOSE ROBERTO ARRUDA	08; 29; 65; 80; 91; 92; 93; 111; 116; 125; 142; 161; 163; 164; 165 e 186
JOSE SERRA	108; 133; 134 e 145
LÚCIO ALCÂNTARA	05; 13; 35; 117; 121; 148; 159 e 162
NEY SUASSUNA	24
PEDRO SIMON	104; 114; 128; 140 e 188
REGINA ASSUMPÇÃO	14; 53 e 55
ROBERTO FREIRE	67
ROMEU TUMA	06; 16; 23; 28; 32; 36; 39; 41; 45; 46; 48; 56; 62; 77; 83; 99; 129; 146; 149; 153; 168; 180; 197; 204 e 206
RONALDO CUNHA LIMA	02
SÉRGIO MACHADO	11; 37; 38; 42; 49; 71; 97; 101; 105; 123; 124; 130; 132; 150; 152; 156; 166; 170; 171; 172; 173; 174; 175; 176; 178; 179; 181; 182; 183; 185; 190; 191 e 193
TOTÓ CAVALCANTE	52 e 89
VALMIR CAMPELO	07; 10; 61; 75; 95; 102; 112; 118; 127; 135; 137; 138; 141; 143; 144; 147; 151; 155; 158; 189; 192; 195; 196 e 202

*Republicado em virtude de incorreções nas publicações do DSF de 26/7/96 (Suplemento ao nº 136), e do DSF de 1º/8/96.

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 1
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 1º, § 2º

Altere-se no § 2º do art. 1º do substitutivo a expressão "todo cidadão" para "todos".

JUSTIFICAÇÃO

A segurança *lato sensu* é garantia constitucional assegurada no "caput" do art. 5º da Constituição a *todos* e não apenas aos cidadãos (o que pressupõe estar a pessoa investida da condição de eleitor). Sendo o "trânsito em condições seguras" espécie do gênero que encontra guarida constitucional, impõe-se a retificação apontada.

Sala das Sessões, de julho de 1996

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

EMENDA ADITIVA Nº 2 , DE 1996

Acrescente-se ao art. 5º o seguinte Parágrafo único:

Art. 5º.....

Parágrafo único - Os órgãos e entidades executivos, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito deverão, reciprocamente, fornecer informações solicitadas sobre registro de veículos e da habilitação dos condutores, para fins do exercício de competência de cada um.

JUSTIFICATIVA

Julgamos conveniente facilitar o fornecimento de dados diretamente aos demais órgãos e entidades executivos do sistema, no sentido de promover a agilização da imposição da penalidade.

Sala das Sessões,

Ronaldo Cunha Lima
Senador.

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 3
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 7º, I

Dê-se ao art. 7º, inciso I do substitutivo a seguinte redação:

" - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo e consultivo;"

JUSTIFICAÇÃO

Segundo o próprio substitutivo aprovado, o CONTRAN deve ser o órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, conforme redação dada ao inciso II do art. 12. Desta forma não se justifica a superposição que o dispositivo em epigrafe imprime ao projeto, o que seria politicamente inconveniente e tecnicamente incorreto.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA Nº 4 , (MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao inciso V do art. 7º, a seguinte redação:

"Art. 7º.....

.....

V - a Polícia Rodoviária Federal e as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal;"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 7º do PLC nº 73/94 definiu a composição do Sistema Nacional de Trânsito, nominando os seus órgãos integrantes, entre os quais a

Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, extinta pela Medida Provisória nº 886, de 30 de janeiro de 1995, várias vezes reeditada.

Diante dessa circunstância, foi proposto pelo Relator da Comissão Especial deste Senado, em obediência à autonomia do Poder Executivo quanto à organização e funcionamento da administração federal (art. 84, VI, da Constituição Federal), que não se nominasse o órgão incumbido de exercer as atribuições da secretaria em questão, prevendo-se, entretanto, as suas responsabilidades e competências. Seguindo este critério, o substitutivo deixou de nominar, também, o órgão responsável pelo patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais, denominado, no inciso IV do art. 7º do PLC 37/94, Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF.

Ocorre, porém, que a denominação "polícia rodoviária federal" acha-se inserida no art. 144 da Constituição Federal, assim como as "polícias militares". Outrossim, pelo recente Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995, a Polícia Rodoviária Federal acha-se institucionalizada como órgão permanente, integrada na estrutura regimental do Ministério da Justiça.

Esta emenda, que certamente merecerá a aprovação de nossos ilustres Pares, visa a compatibilizar o texto do Código de Trânsito Brasileiro à nossa Carta Magna.

Sala das Sessões, em

Senador JOSÉ FOGAÇA

EMENDA Nº 5 , (MODIFICÁTIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao inciso V do art. 7º, a seguinte redação:

"Art. 7º.....

.....

V - a Polícia Rodoviária Federal e as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal;"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 7º do PLC nº 73/94 definiu a composição do Sistema Nacional de Trânsito, nominando os seus órgãos integrantes, entre os quais a Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, extinta pela Medida Provisória nº 886, de 30 de janeiro de 1995, várias vezes reeditada.

Diante dessa circunstância, foi proposto pelo Relator da Comissão Especial deste Senado, em obediência à autonomia do Poder Executivo quanto à organização e funcionamento da administração federal (art. 84, VI, da Constituição Federal), que não se nominasse o órgão incumbido de exercer as atribuições da secretaria em questão, prevendo-se, entretanto, as suas responsabilidades e competências. Seguindo este critério, o substitutivo deixou de nominar, também, o órgão responsável pelo patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais, denominado, no inciso IV do art. 7º do PLC 37/94, Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF.

Ocorre, porém, que a denominação "polícia rodoviária federal" acha-se inserida no art. 144 da Constituição Federal, assim como as "polícias militares". Outrossim, pelo recente Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995, a Polícia Rodoviária Federal acha-se institucionalizada como órgão permanente, integrada na estrutura regimental do Ministério da Justiça.

Esta emenda, que certamente merecerá a aprovação de nossos ilustres Pares, visa a compatibilizar o texto do Código de Trânsito Brasileiro à nossa Carta Magna.

Sala das Sessões, em

Senador LÚCIO ALCÂNTARA

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor
SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
7		V	

Texto e Justificativa

EMENDA 6

Inclua-se a expressão " a polícia civil" no inciso do artigo 7º, passando a ter a seguinte redação:

Art. 7º .....

.....

V - A polícia civil, a polícia rodoviária federal, as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal;

JUSTIFICAÇÃO

Inúmeras ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas de lesão leve, são registradas diretamente na Delegacia de Polícia, sem que se passe por outro órgão policial.

Assim, é importante que a polícia civil componha o Sistema Nacional de Trânsito para auxiliar, com dados e sugestões, a melhoria da segurança do trânsito nas rodovias e nos centros urbanos.

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final 1

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 7

O inciso V do art. 7º passa à seguinte redação, alterando-se, por consequência a redação do inciso VI e renumerando-se o atual para inciso VII, ficando assim redigido:

art. 7°.....

.....

V - a Polícia Rodoviária Federal;
VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;
VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI

JUSTIFICATIVA

O texto assim redigido nos parece mais adequado, pois os Policias Militares e a Polícia Rodoviária Federal possuem responsabilidades distintas, haja vista que as primeiras não impõem penalidades, nem arrecadam.

Sala das Sessões, em de julho de 1996.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 8

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
7º		VII	

Texto e Justificativa

Acrescente-se o seguinte inciso VII ao art. 7º:

"Art. 7º .....

.....

VII - Os Corpos de Bombeiros Militares do Estados e do Distrito Federal".

Justificação

O atendimento a acidentes automobilísticos, o resgate de vítimas e a própria prevenção desses acidentes são pontos essenciais da gerência da atividade de trânsito.

Com um atendimento especializado às vítimas, além de se reduzir substancialmente o número de mortos, facilita-se, ainda, o tratamento médico dos acidentados.

Faz-se necessário, nesta nova lei, além da reserva de competência para atuação dos profissionais que se vêm dedicando, incansável e legalmente, à prestação desses socorros, seja assegurada, aos Corpos de Bombeiros Militares, representação no Sistema Nacional de Trânsito.

Sala das Sessões, em _____ de 1996

Assinatura

Página Inicial		Página Final
1	de	

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 9
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 9º

Dê-se ao art. 9º do projeto a seguinte redação:

" O presidente da República designará o Ministério a que se integrará o órgão responsável pela coordenação do Sistema Nacional de Trânsito".

JUSTIFICAÇÃO

Consoante a orientação adotada pelo substitutivo, o CONTRAN, já é o órgão de coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (art. 12, II), razão pela qual, impõe-se a adequação deste dispositivo à diretriz geral da proposição.

Sala das Sessões, de julho de 1996

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 10

O Art. 9º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9° - O Presidente da República designará o Ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordernação máxima do Sistema Nacional de Trânsito ao qual estarão, vinculado o CONTRAN, e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União."

Como consequência da alteração ora sugerida o inciso I do Art. 7° passa à seguinte redação:

Art. 7° - .....

"I" - O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo."

JUSTIFICATIVA

Eliminar o conflito hoje existente no texto, já que pelo inciso I do Art. 7°, o CONTRAN é o órgão máximo coordenador do Sistema e pelo Art. 9°, o órgão coordenador é um Ministério. Entendemos destarte, que a redação ora sugerida é mais adequada à intenção do legislador, além de não permitir equívocos de interpretação em relação às atribuições previstas no Art. 19.

O que se pretende, de fato, é que a Presidência da República fique livre para criar uma Secretaria Especial de Trânsito.

Por derradeiro,é prudente estabelecer que o CONTRAN e o órgão executivo máximo da União esteja, subordinados ao mesmo Ministério ou Secretaria Especial.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA Nº 11 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao art. 10. do substitutivo a seguinte redação:

Art. 10. .....

I - o dirigente do órgão executivo rodoviário da União;

II - o dirigente da Polícia Rodoviária Federal;

III - três representantes dos Conselhos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

IV - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

V - um representante da entidade máxima nacional dos fabricantes e montadores de veículos;

VI - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviários de cargas;

VII - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviários de passageiros;

VIII - um representante das entidades sindicais nacionais de trabalhadores em transportes de passageiros e de cargas;

IX - um representante do órgão federal de defesa do consumidor;

X - um representante coordenador das Câmaras Temáticas.

Justificação

Propõe-se a alteração de diretor para dirigente porque é este o termo mais adequado, e também, para ficar em conformidade com o "caput" do artigo.

A inclusão de representantes dos Conselhos Estaduais e do Distrito Federal justifica-se porque aqueles Colegiados possuem competências normativas.

Busca-se, também, com a emenda a manutenção de um mínimo de prevalência da representação da União, por tratar-se da composição de um órgão normativo Federal.

A substituição da representação de uma entidade não governamental pelo órgão federal de defesa e de proteção ao consumidor é para assegurar os primordiais interesses dos

consumidores nas decisões do Colegiado, sendo que a representação da área técnica se fará pelo representante coordenador da Câmara Temática, conforme previsto no inciso IX deste artigo.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 12, (MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao inciso II do art. 10, a seguinte redação:

"Art. 10 .....

.....

II - um representante da Polícia Rodoviária Federal;"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 10 do PLC nº 73/94 definiu a composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, nominando, entre seus integrantes, "o Diretor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF".

No substitutivo da Comissão Especial deste Senado, o referido membro do CONTRAN foi designado como "o Diretor do órgão de patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais".

Entretanto, acha-se insculpido no § 2° do art. 144 da Constituição Federal o seguinte texto: "A polícia rodoviária federal, órgão permanente, estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais". Outrossim, pelo Decreto n° 1.655, de 3 de outubro de 1995, a Polícia Rodoviária Federal acha-se institucionalizada como órgão permanente, integrada na estrutura regimental do Ministério da Justiça.

Por outro lado, em obediência ao preceito constitucional da autonomia do Poder Executivo em relação ao funcionamento da administração federal e ao princípio modernizador da delegação, propõe-se "um representante" ao invés de "o Diretor".

Esta emenda visa, basicamente, a compatibilizar o Código de Trânsito Brasileiro à nossa Lei Maior, motivo que a faz merecedora de aprovação por este Plenário.

Sala das Sessões, em

Senador JOSÉ FOGAÇA

EMENDA Nº 13, (MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao inciso II do art. 10, a seguinte redação:

"Art. 10 .....

.....

II - um representante da Polícia Rodoviária Federal;"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 10 do PLC nº 73/94 definiu a composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, nominando, entre seus integrantes, "o Diretor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF".

No substitutivo da Comissão Especial deste Senado, o referido membro do CONTRAN foi designado como "o Diretor do órgão de patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais".

Entretanto, acha-se insculpido no § 2º do art. 144 da Constituição Federal o seguinte texto: "A polícia rodoviária federal, órgão permanente, estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais". Outrossim, pelo Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995, a Polícia Rodoviária Federal acha-se institucionalizada como órgão permanente, integrada na estrutura regimental do Ministério da Justiça.

Por outro lado, em obediência ao preceito constitucional da autonomia do Poder Executivo em relação ao funcionamento da administração federal e ao princípio modernizador da delegação, propõe-se "um representante" ao invés de "o Diretor".

Esta emenda visa, basicamente, a compatibilizar o Código de Trânsito Brasileiro à nossa Lei Maior, motivo que a faz merecedora de aprovação por este Plenário.

Sala das Sessões, em

Senador **LÚCIO ALCÂNTARA**

EMENDA 14

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 73 DA CÂMARA, DE 1994.

Dê-se ao inciso VI do art. 10 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 10 .....

VI - um representante do Conselho Nacional dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares dos Estados e do Distrito Federal.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de usar a terminologia constitucional e legal das PM/CBM, mantendo, ainda a redação original do Projeto do Executivo e conservada no PL 73 da Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões, em / /1996

Senadora **REGINA ASSUMPÇÃO**

EMENDA 14-A

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI No. 73 da CÂMARA

Dê-se ao inciso VI do art 10 do Substitutivo a seguinte redação:

Art 10.....

VI- um representante do Conselho Nacional dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares dos Estados e do Distrito Federal.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de usar a terminologia constitucional e legal das PM /CBM, mantendo, ainda a redação original do Projeto do Executivo e conservada no PL 73 da Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões, em / 1 996

SENADOR _____

Francelino Pereira

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 15 DE 1996
AO PLC Nº 73 DE 1994

Art. 10 - .....

Inciso VI - Um representante das Polícias Militares dos Estados e Distrito Federal;"

JUSTIFICATIVA

Trata-se de usar a terminologia constitucional e legal, evitando citação a órgão inexistente.

CASILDO MALDANER
SENADOR

EMENDA 16

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
10			

Texto e Justificativa

Acrescente-se o seguinte inciso ao artigo 10, renumerando-se os demais:

Art. 10 .....

.....

VIII - Um representante do Conselho Nacional dos chefes de Polícia Civil dos Estados e do Distrito Federal;

JUSTIFICAÇÃO

A Polícia Civil, por meio da atuação das infrações penais oriundas de acidentes de trânsito, tem informações que, com certeza, a credeciam a compor o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, na certeza de oferecer subsídios para a melhoria do sistema de segurança no trânsito.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

EMENDA 17

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA: / /

PROPOSIÇÃO: PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, de 1994

AUTOR: SENADOR HUGO NAPOLEÃO

Nº PRONTUÁRIO:

1 [ ] SUPRESSIVA 2 [ ] SUBSTITUTIVA 3 [X] MODIFICATIVA 4 [ ] ADITIVA 9 [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01	10		XI	

TEXTO

Dê-se ao inciso XI, do art. 10, a seguinte redação:

"Art. 10 - .....

XI - um representante da entidade máxima nacional dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias;"

J U S T I F I C A T I V A

Para não ampliar a composição do CONTRAN e, ao mesmo tempo, assegurar a presentação, neste órgão, de um setor empresarial que, indubitavelmente, tem inte sse direto na matéria da competência desse órgão, está se propondo substituir a referência genérica "representante das entidades não governamentais de atuação na cional em trênsito e transporte", previsto na redação original do inciso XI, do art. 10, pelo representante da entidade máxima nacional dos concessionários de prestação de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias.

Dificilmente se poderia considerar uma entidade não governamental, com atuação nacional em trânsito ou transporte, com interesse legítimo e efetivo mais relevante nesta matéria do que aquele da entidade máxima representante do setor em presarial de concessões de serviço público de operação de rodovias.

Essas as razões que nos levam a apresentar a presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador HUGO NAPOLEÃO

ASSINATURA

Hugo Napoleão

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 18 DE 1996
AO PLC Nº 73 DE 1994

Dê-se ao inciso XI, do art. 10, a seguinte redação:

Art. 10 -.....

inciso XI - "um representante da entidade máxima nacional dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias".

JUSTIFICATIVA

Para não ampliar a composição do CONTRAN e, ao mesmo tempo, assegurar a representação, neste órgão, de um setor empresarial que, indubitavelmente, tem interesse direto na matéria da competência desse órgão, está se propondo substituir a referência genérica "representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte", previsto na redação original do inciso XI, do art. 10, pelo representante da entidade máxima nacional dos concessionários de prestação de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias.

Dificilmente se poderia considerar uma entidade não governamental, com atuação nacional em trânsito ou transporte, com interesse legítimo e efetivo mais relevante nesta matéria do que aquele da entidade máxima representante do setor empresarial de concessões de serviço público de operação de rodovias.

Essas são as razões que nos levam a apresentar a presente emenda.

CASILDO MALDANER
SENADOR

EMENDA MODIFICATIVA AO PLC 73 DE 1994, 19

Dê-se ao inciso XI, do art. 10, a seguinte redação:

"Art. 10 - .....

.....

XI - um representante da entidade máxima nacional dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias;"

JUSTIFICATIVA

Para não ampliar a composição do CONTRAN e, ao mesmo tempo, assegurar a representação, neste órgão, de um setor empresarial que, indubitavelmente, tem interesse direto na matéria da competência desse órgão, está se propondo substituir a referência genérica "representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte", previsto na redação original do inciso XI, do art. 10, pelo representante da entidade máxima nacional dos concessionários, de prestação de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias.

Dificilmente se poderia considerar uma entidade não governamental, com atuação nacional em trânsito ou transporte, com interesse legítimo e efetivo mais relevante nesta matéria do que aquele da entidade máxima representante do setor empresarial de concessões de serviço público de operação de rodovias.

Essas as razões que nos levam a apresentar a presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA Nº: 20
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 10, XII

Dê-se ao inciso XII do art. 10 a seguinte redação, alterando-se a referência a este dispositivo para "XI" no § 1º do mesmo artigo:

"um representante coordenador das Câmaras Temáticas, designado pelo Ministro responsável pelo Ministério a que se refere o artigo anterior".

JUSTIFICAÇÃO

O texto do substitutivo não prevê o mecanismo de escolha do ccordenador das três câmaras temáticas, que tem assento no CONTRAN, motivo pelo qual propomos que seja atribuída ao Ministro a que se refere o art. 9° esta competência, ao mesmo tempo em que se torna necessária a adaptação do § 1° do art. 10 à forma de escolha aqui proposta, que não comporta a indicação prevista neste último dispositivo.

Sala das Reuniões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA Nº 21 DE 1996

Acrescente-se ao Art. 10 do Substitutivo, inciso XIII, do PLC 73/94, que institui o Código Nacional de Trânsito a seguinte redação:

XIII - Um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos automotores.

JUSTIFICATIVA

Por meio da Fenabrave - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores -, cerca de 6.800 concessionários mantém vivo e operante o mercado, estabelecendo

um contato permanente com os consumidores, realizando Assistência Técnica & Comércio de Veículos em mais de 3.500 municípios onde só em 1995, foram comercializados 2 milhões de veículos.

Segmento dos mais sensíveis da economia brasileira, absorvendo mais de 300 mil empregos, a rede de concessionários estabelece diálogo íntimo com seus clientes e com eles pode analisar, sentir e absorver o que se deseja para um trânsito ordenado, ciente de suas regras e obrigações.

Justo portanto a inclusão do representante da distribuição no Contran, oferecendo experiência adquirida em 75 anos de presença no mercado automotivo brasileiro.

Sala das Sessões, em

Senador **GERSON CAMATA**

EMENDA Nº 22 DE 1996

Acrescente-se ao Art. 10 do Substitutivo do PLC 73/94, que institui o Código Nacional de Trânsito, o seguinte inciso:

Art. 10 O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

XIII - um representante da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva - AEA.

JUSTIFICATIVA

A proposta pretende dotar o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito de maior capacitação técnica.

A Associação Brasileira de Engenharia Automotiva - AEA - congrega nacionalmente os mais renomados engenheiros especializados em veículos e engenharia viária, podendo contribuir eficazmente para a melhoria do sistema de trânsito em nosso País.

A AEA é uma entidade privada, sem fins lucrativos, que se constitui em foro de debates com expressão própria, para discutir com isenção os aspectos científicos e tecnológicos dos temas ligados à Engenharia Automotiva nos modais Aeroviário, Ferroviário, Hidroviário e Rodoviário.

Conta com apoio institucional e financeiro das principais empresas do setor automotivo, que desempenham a vital e estratégica função de Entidades Mantenedoras. São também membros ativos da AEA os engenheiros e técnicos que atuam profissionalmente no setor automotivo, provindo de três segmentos da sociedade. Empresas, Entidades de Pesquisas e Centros de Tecnologia e Ensino em Nível Superior e do Governo Federal.

A AEA, por sua independência e imparcialidade, atua de modo integrado junto aos setores técnicos da indústria, do Governo e dos institutos de pesquisa e universidades, gerando ampla base de apoio para o desenvolvimento da tecnologia automotiva e tem como objetivos promover e estimular a análise e discussão de questões ligadas à Engenharia Automotiva e à política de capacitação tecnológica do País nesse campo, como apoio a um projeto nacional de equiparação com as nações desenvolvidas. Suas atividades são desempenhadas dentro de um espírito de estímulo à competência coletiva nacional. É a representante do Brasil junto à FISITA - Fedération Internationale des Societés D'Ingénieurs des Tecniques de L'automobile, que é o foro internacional que reúne as principais associações de apoio à engenharia automotiva em todo mundo.

Sala das Sessões, em

Senador **GERSON CAMATA**

EMENDA 23

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
18/07/96	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	ADITIVA

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
10			

Texto e Justificativa

Acrescente-se ao artigo 10, o inciso XIII, com a seguinte redação:

.....

XIII - Um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos automotores.

.....

JUSTIFICATIVA

Por meio da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores - FENABRAVE, cerca de 6.800 concessionários mantêm vivo e operante o mercado, estabelecendo um contato permanente com os consumidores, realizando Assistência Técnica e Comércio de Veículos em mais de 3.500 municípios onde, só em 1995, foram comercializados 2 milhões de veículos.

Segmento dos mais sensíveis da economia brasileira, absorvendo mais de 300 mil empregos, a rede de concessionários estabelece diálogo íntimo com seus clientes e com eles pode analisar, sentir e absorver o que se deseja para um trânsito ordenado, ciente de suas regras e obrigações.

Justo, portanto, a inclusão do representante da distribuição no CONTRAN, oferecendo experiência adquirida em 75 anos de presença no mercado automotivo brasileiro.

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final

EMENDA 24

Ao Substitutivo do Relator ao PLC nº 73/94 (Código Nacional de Trânsito)

Acrescente-se ao artigo 10, o seguinte inciso XIII:

" Art. 10 .....

.....

XIII - Um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos automotores".

JUSTIFICAÇÃO

Por meio da FENABRAVE- Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores- cerca de 6.800 concessionários mantém vivo e operante o mercado, estabelecendo um contato permanente com os consumidores, realizando assistência técnica e comércio de veículos em mais de 3.500 municípios, sendo que, em 1995, foram comercializados dois milhões de veículos.

Seguimento dos mais sensíveis da economia brasileira, absorvendo mais de 300 mil empregos a rede de concessionários é um canal aberto de diálogo com os clientes, com eles analisando, sentindo e absorvendo as aspirações dos usuários quanto a um trânsito ordenado e seguro.

Justo, portanto, a inclusão de representante do segmento distribuidor no CONTRAN, traduzindo a experiência adquirida em 75 anos de presença no mercado automotivo brasileiro.

Senador NEY SUASSUNA

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 25.
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 12, III

Altere-se no art. 12, inciso III a expressão "ou órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito" para "a que se integrar".

JUSTIFICAÇÃO

O órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito é o próprio CONTRAN, de acordo com o inciso anterior a este, por isso a emenda tem o propósito de ajustar a redação do inciso III ao disposto no inciso II deste mesmo artigo.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Outra

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA Nº: 26
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 13, § 1º

Altere-se no art. 13, § 1° a expressão "ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito" para "responsável pelo Ministério a que se refere o art. 9° desta lei".

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta tem por escopo adequar a redação deste dispositivo ao fato de que ao CONTRAN incumbirá a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, nos termos do inciso II do art. 12.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra
1.758

EMENDA 27

EMENDA AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994
CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Incluir no parágrafo 4º do Artigo 13, a alínea "d"

d) Medicina de Tráfego

JUSTIFICAÇÃO

A criação da Câmara Temática de Medicina de Tráfego se justifica plenamente pela necessária preocupação de se agir preventivamente na formação dos condutores, pois 90% dos acidentes tem como causador o ser humano seja por problemas de saúde, seja por problemas comportamentais. Além disso, as exigências médicas para a realização dos exames de aptidão física e mental devem ser criteriosamente adotadas e atualizadas por especialistas da área médica. Os limites de alcoolemia devem obedecer critérios científicos e devem ser constantemente reavaliados a nível universitário. Ressalte-se que 50.000 mortos e 350.000 feridos por ano são a conseqüência dos acidentes de trânsito.

A emenda justifica-se também pelo fato deste Código propor a criação de cursos de primeiros socorros, demonstrando o cuidado para o atendimento dos acidentados no trânsito. A regulamentação dos cursos de primeiros socorros pela área técnica específica e a avaliação de seus resultados são fundamentais para a credibilidade do mesmo. A Medicina de Tráfego é uma especialidade médica reconhecida pelo Conselho Federal de Medicina e pela Associação Médica Brasileira.

Brasília, 23 de julho de 1996

Senador COUTINHO JORGE

EMENDA 28

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
15			

Texto e Justificativa

Acrecente-se o seguinte inciso ao artigo 15, renumerando-se os demais:

Art. 15 .....
.....

IV - Um representante da polícia Civil do Estado ou Distrito Federal;

JUSTIFICAÇÃO

A Polícia Civil, através da atividade de Polícia Judiciária, é capaz de fornecer subsídios de extrema importância para a melhoria do trânsito urbano e nas rodovias.

Apurando minuciosamente os delitos ocorridos em acidentes de trânsito com vítimas, dispõe a Polícia Civil de dados e estatísticas que outros órgãos não possuem, é dessa forma imprescindível sua participação na composição dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Assinatura

Página Inicial	de	Página Final
1		1

EMENDA 29

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
15		VII	

"Texto e Justificativa

Acrescente-se ao Art. 15 o seguinte inciso VII:

"Art. 15.....:

.....

VII - Um representante dos Corpos de Bombeiros Militares dos Estados e do Distrito Federal."

Justificação

O atendimento a acidentes automobilísticos, o resgate de vítimas e a própria prevenção desses acidentes são pontos essenciais da gerência da atividade de trânsito no Brasil.

Com um atendimento especializado às vítimas, além de se reduzir substancialmente o número de mortos, facilita-se, ainda, o tratamento médico dos acidentados.

Faz-se necessário, nesta nova lei, além da reserva de competência para atuação dos profissionais que se vêm dedicando, incansável e legalmente, à prestação desses socorros, seja assegurada, aos Corpos de Bombeiros Militares, representação nos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e no Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE.

Sala das Sessões, em _____ de 1996

Assinatura

Página Inicial		Página Final
1	de	

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 30
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 15, § 5º

Altere-se no art. 15, § 5º, a expressão "são" por "deverão ser".

JUSTIFICAÇÃO

Dita a melhor técnica legislativa que a redação de uma norma de conduta social há de ser um enunciado propositivo, um "dever ser" (*sein sollen*) e não um enunciado fático -- "ser" (*sein*) que pode efetivamente não coincidir com a realidade. Confiamos, destarte, no acatamento desta emenda.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA 31

EMENDA ADITIVA AO SUBSTITUTO PROPOSTO PELA COMISSÃO ESPECIAL AO PLC Nº 73, DE 1994

Insira-se onde couber, no corpo do artigo 18, do Substituto ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, o seguinte inciso:

Art. 18 .....

.....

"... - um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal, facultativamente;"

JUSTIFICAÇÃO

A presença de um representante da Polícia Militar em algumas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, como já ocorre em diversos Estados, foi uma decorrência natural da necessidade de que a instrução e o exame de mérito dos recursos interpostos não ficasse restrito a tecnicismos analíticos, distanciando-se da realidade objetiva do trânsito verificada nas mais diferentes e distantes localidades onde a Polícia Militar atua.

Assim, cumpre que se faculte a dita representação, mediante a inserção do aludido inciso no corpo do dispositivo, referente à composição das JARI.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA 32

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/97	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Supressiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
19		IV	

Texto e Justificativa

Suprima-se o inciso IV do artigo 19.

JUSTIFICATIVA

A apuração e a repressão de delitos é de competência da Polícia Judiciária.

Através do meio legal, que é o inquérito policial, são apurados os delitos contra a fé pública, o patrimônio e a administração.

A competência da investigação deve permanecer com a Polícia Civil que tem treinamento e meios necessários para apontar com precissão os autores do delito à justiça.

Temerário seria permitir que leigos pudessem exercer tal poder de Polícia.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

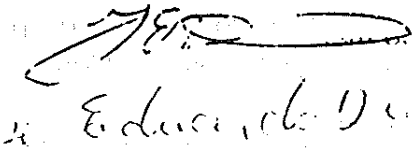
SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 33
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 19, XXVII

Altere-se no art. 19, inciso XXVII, a expressão "ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito" por "competente".

JUSTIFICAÇÃO

Como o art. 12, inciso II já confere ao CONTRAN a incumbência de coordenar o Sistema Nacional de Trânsito, a referência que se pretende modificar é redundante; a alteração adequa o dispositivo ao art. 12, inciso III e ao art. 9º, com a redação já oferecida através de outra emenda.

Sala das Sessões, de julho de 1996



EMENDA 34 , (MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao *caput* do art. 20 e aos seus incisos III, VI e XIV, a seguinte redação:

"Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

.....

III - exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares;

.....

VI - realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;

.....

XIV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação de veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas."

JUSTIFICAÇÃO

O *caput* do art. 20 do projeto de lei aprovado na Câmara referia-se ao antigo Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Essa denominação, não mais existente, foi substituída por "órgão de patrulhamento ostensivo de rodovias e estradas federais", na proposta da Comissão Especial.

Esta emenda visa a adequar o texto ao estabelecido pela Constituição, que define a polícia rodoviária federal como órgão permanente, estruturado em carreira, destinado, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais. Conforme previsto constitucionalmente, a definição da competência da Polícia Rodoviária Federal foi feita pelo Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1955.

A supressão da expressão "agente da" do inciso III se faz necessária por ser a Polícia Rodoviária Federal o próprio órgão incumbido de "exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito" em rodovias federais, conforme estatuído em determinação legal (decreto citado), tornando despiciendas as palavras retiradas.

Relativamente ao inciso VI, a redação ora proposta contempla a realização de perícias em consonância com o disposto no mencionado Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1955, legislação essa que foi, aliás, objeto de ação direta de inconstitucionalidade, cuja liminar foi negada pelo Supremo Tribunal Federal, em 23 de maio último.

De acordo com o Relator da Comissão Especial, ilustre Senador Gilberto Miranda, "a outorga de competência para o DPRF para efetuar perícia e o que a ela se equipara – o levantamento do local do acidente –, afronta norma contida no Código de Processo Penal, qual seja a do art. 159, que exige que o exame de corpo de delito e outras perícias sejam, em regra, realizados por peritos oficiais." Assiste razão ainda ao preclaro Relator quando afirma que tais atividades devem ser exercidas por especialistas capacitados e que o DPRF ainda não os possui. Ocorre, porém, que, em cumprimento ao disposto no § 2º do art. 144 da Constituição Federal, o antigo DPRF foi transformado em órgão permanente, denominado Polícia Rodoviária Federal, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, estruturado em carreira, cujo plano prevê a criação dos cargos de peritos.

Não se pode olvidar que as estradas de rodagem situam-se em áreas rurais, distantes muitas vezes dos centros urbanos, onde se localizam os Institutos de Criminalística e Institutos Médico Legais. Outrossim, diferentemente das áreas urbanas, onde uma rua impedida dispõe, normalmente, de uma via alternativa, a obstrução de uma rodovia pode implicar a paralisação total do acesso a uma cidade, exigindo a realização imediata da perícia. Cumpre, ainda, lembrar que é uma constante a aceitação pelo Poder Judiciário de perícias feitas, no decorrer de longos anos, pelo antigo DPRF, e, mais recentemente, pela Polícia Rodoviária Federal.

Quanto ao inciso XIV, a ser acrescentado, refere-se a atividades já exercidas pela polícia rodoviária, no âmbito federal, praticamente desde sua criação, há 68 anos. A fiscalização relativa ao excesso de peso por veículo e por eixo é indispensável e fundamental para que seja assegurada a manutenção adequada das rodovias e a segurança das obras de arte (pontes e viadutos).

Face às razões expostas, estamos certos da aprovação desta Emenda, cujo objetivo é o de compatibilizar o Código de Trânsito com a Constituição, e o de adequar a competência da Polícia Rodoviária Federal às

atribuições que lhe são peculiares, as quais a sociedade exige que sejam executadas com eficiência e eficácia.

Sala das Sessões, em

Senador JOSÉ FOGAÇA

EMENDA 35, (MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao *caput* do art. 20 e aos seus incisos III, VI e XIV, a seguinte redação:

"Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

.....

III - exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares;

.....

VI - realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;

.....

XIV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação de veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas."

JUSTIFICAÇÃO

O *caput* do art. 20 do projeto de lei aprovado na Câmara referia-se ao antigo Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Essa denominação, não mais existente, foi substituída por "órgão de patrulhamento ostensivo de rodovias e estradas federais", na proposta da Comissão Especial.

Esta emenda visa a adequar o texto ao estabelecido pela Constituição, que define a polícia rodoviária federal como órgão permanente, estruturado em carreira, destinado, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais. Conforme previsto constitucionalmente, a definição da competência da Polícia Rodoviária Federal foi feita pelo Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1955.

A supressão da expressão "agente da" do inciso III se faz necessária por ser a Polícia Rodoviária Federal o próprio órgão incumbido de "exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito" em rodovias federais, conforme estatuído em determinação legal (decreto citado), tornando despiciendas as palavras retiradas.

Relativamente ao inciso VI, a redação ora proposta contempla a realização de perícias em consonância com o disposto no mencionado Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1955, legislação essa que foi, aliás, objeto de ação direta de inconstitucionalidade, cuja liminar foi negada pelo Supremo Tribunal Federal, em 23 de maio último.

De acordo com o Relator da Comissão Especial, ilustre Senador Gilberto Miranda, "a outorga de competência para o DPRF para efetuar perícia e o que a ela se equipara – o levantamento do local do acidente –, afronta norma contida no Código de Processo Penal, qual seja a do art. 159, que exige que o exame de corpo de delito e outras perícias sejam, em regra, realizados

por peritos oficiais." Assiste razão ainda ao preclaro Relator quando afirma que tais atividades devem ser exercidas por especialistas capacitados e que o DPRF ainda não os possui. Ocorre, porém, que, em cumprimento ao disposto no § 2° do art. 144 da Constituição Federal, o antigo DPRF foi transformado em órgão permanente, denominado Polícia Rodoviária Federal, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, estruturado em carreira, cujo plano prevê a criação dos cargos de peritos.

Não se pode olvidar que as estradas de rodagem situam-se em áreas rurais, distantes muitas vezes dos centros urbanos, onde se localizam os Institutos de Criminalística e Institutos Médico Legais. Outrossim, diferentemente das áreas urbanas, onde uma rua impedida dispõe, normalmente, de uma via alternativa, a obstrução de uma rodovia pode implicar a paralisação total do acesso a uma cidade, exigindo a realização imediata da perícia. Cumpre, ainda, lembrar que é uma constante a aceitação pelo Poder Judiciário de perícias feitas, no decorrer de longos anos, pelo antigo DPRF, e, mais recentemente, pela Polícia Rodoviária Federal.

Quanto ao inciso XIV, a ser acrescentado, refere-se a atividades já exercidas pela polícia rodoviária, no âmbito federal, praticamente desde sua criação, há 68 anos. A fiscalização relativa ao excesso de peso por veículo e por eixo é indispensável e fundamental para que seja assegurada a manutenção adequada das rodovias e a segurança das obras de arte (pontes e viadutos).

Face às razões expostas, estamos certos da aprovação desta Emenda, cujo objetivo é o de compatibilizar o Código de Trânsito com a Constituição, e o de adequar a competência da Polícia Rodoviária Federal às atribuições que lhe são peculiares, as quais a sociedade exige que sejam executadas com eficiência e eficácia.

Sala das Sessões, em

Senador **LÚCIO ALCÂNTARA**

EMENDA 36

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Supressiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
20		III	

Texto e Justificativa

Suprima-se do inciso II do artigo 20, a expressão "exercer os poderes de autoridade de trânsito", passando a vigorar a seguinte redação:

Art. 20 .....

.....

III - Inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares.

JUSTIFICAÇÃO

Autoridade de trânsito pressupõe poder de decisão e de mando hierárquico

O policial rodoviário federal deve ser considerado como agente da autoridade de trânsito pois não pode ele ser o repressor e o julgador ao mesmo tempo.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

EMENDA 37, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao inciso VI do art.20 do substitutivo e a seguinte redação·

Art.20.....

VI - efetuar levantamento de locais de acidentes de trânsito, elaborar boletins de ocorrências e realizar outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito.

Justificação

O Projeto do Código de Trânsito omitiu qualquer referência ao boletim de ocorrência relativo aos acidentes de trânsito, o que esta emenda visa corrigir, dada a importância deste documento, tanto para o Poder Público quanto para as pessoas envolvidas nos acidentes, tendo em vista que é ele o instrumento hábil a permitir a abertura de inquérito, o recebimento de seguro etc.

Todavia, a Polícia Rodoviária Federal não tem condições de cumprir o disposto na redação do Substitutivo já que por questões econômicas e em prol da segurança da via, que exigem a liberação imediata da rodovia.

A Polícia Técnica Especializada, no interior do Páis, na maioria das vezes, não dispõe de meios para efetuar a perícia dos sinistros rodoviários, o que inviabilizaria a atuação e a eficiência da missão precípua da Polícia Rodoviária Federal em assegurar a livre circulação do trânsito, contrariando, assim, o imperativo do inciso VIII do mesmo artigo.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 38 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Acrescente-se inciso, a ser enumerado como inciso XIV, ao art. 20 do substitutivo:

Art. 20. .....

XIV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, às infrações referentes a excesso de dimensões e, por meio de balanças móveis, as relativas a excesso de peso, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas.

Justificação

A Emenda objetiva impedir que o motorista infrator se subtraia à fiscalização do órgão executivo rodoviário da União (DNER), que exerce sua competência operando por meio de balanças fixas (art. 21, inciso IX, do substitutivo).

É sabido que, atualmente, para fugir à ação do DNER, o infrator cria desvios para evitar passar por tais balanças, ocasionando danos às rodovias ao trafegar com excesso de peso.

Do modo proposto na presente Emenda, se o motorista conseguir impedir a atuação do DNER, possivelmente não impedirá a da Polícia Rodoviária Federal (órgão de patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais), que atua ao longo de toda rodovia.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 39

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
25/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
20			

Texto e Justificativa

Inserir inciso ao artigo 20 com a seguinte redação:

Art. 20 .....

.....

- fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo restabelecer a redação do inciso III do art. 20 do texto original aprovado pela Câmara dos Deputados, considerando que a Polícia Rodoviária Federal, desde sua criação, exerce essas atividades com eficiência, fiscalizando e autuando os infratores por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, seja através de balanças móveis ou controle de notas fiscais, em se tratando de dimensões excessivas, ou ainda lotação dos veículos, tanto de carga quanto de passageiros, não podendo, como órgão de trânsito, ficar omissa aos problemas detectados ao longo das rodovias, nem tampouco ficar a mercê de outros fiscalizadores, haja vista agir em sua área de atuação, sob pena de se contribuir com a impunidade dos infratores.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 40
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 21, IV

Altere-se no inciso IV do art. 21 a expressão "excetuadas aquelas constantes do inciso V do art. 22" para "salvo se cometidas em vias federais administradas ou exploradas, por delegação, a Estado, Município ou ao Distrito Federal", suprimindo-se, em conseqüência, o parágrafo único do mesmo artigo.

JUSTIFICAÇÃO

Não se concebe que ao órgão executivo de trânsito da União seja negada uma competência que se reconhece a seus equivalentes estaduais, municipais e distrital, mormente se levarmos em consideração que, de acordo com o art. 26 do projeto, compete exatamente ao Poder Executivo da União "discriminar as infrações compreendidas nos incisos VI do art. 21, V do art. 22 e VI do art. 24". Assim oferecemos esta emenda á consideração dos nobres Pares que deve ser acolhida para suprir a lacuna de vias sob controle federal, cujo órgão executivo restaria impedido de notificar infrações e impor multas por ilícitos administrativos ocorridos nas vias de sua circunscrição; a supressão do parágrafo único é corolário natural do acolhimento desta emenda.

Sala das Sessões, de julho de 1996

EMENDA 41

Apresentação de Emendas

Data	Proposição		
18/0796	Substitutivo ao PLC nº 73/94		
Autor			
SENADOR ROMEU TUMA			
Prontuário	Tipo da Emenda		
	MODIFICATIVA		
Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
21		VI	

Texto e Justificativa

Dê-se ao item VI, do artigo 21 do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, a seguinte redação:

art. 21 - Compete aos órgãos e entidades executivas rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

VI - Executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas constantes do inciso V do artigo 22 e dos incisos III, V, VI e VIII do artigo 255.

.....

JUSTIFICATIVA

Há que se ressaltar preliminarmente, que as infrações de trânsito têm três características distintas e dirigem-se a três finalidades diversas, quais sejam:

1. Refere-se a irregularidades praticadas no uso do espaço por onde trafegam os veículos e está diretamente ligada ao interesse do órgão que sobre ele tem competência administrativa operacional, vez que lhe é precípua a manutenção do bom uso desse espaço para que dele se obtenha

a maior utilidade possível (no caso específico as rodovias federais e estaduais e as vias municipais). Assim sendo, interessa diretamente aos órgãos e entidades rodoviários executivos de trânsito que as rodovias, estradas e vias por si mantidas administradas tenham utilidade plena, proporcionando à comunidade seu uso total. Para tanto, há que se revestir o órgão de certa dose do poder de fiscalização e aplicação de penalidade de forma que atenda suas necessidades de manutenção das condições de tráfego nos referidos espaços e não é outro o objetivo do inciso VI do artigo 21, que confere aos organismos envolvidos poderes de fiscalização e penalidade sobre as infrações relativas ao uso do espaço da via por veículos ou pessoas.

2. A segunda característica, trata do interesse coletivo na manutenção da ordem e da segurança pública, buscando prevenir a prática de infrações a regras que coloquem em risco a integridade física das pessoas ou que se caracterizem em infrações penais. Tais infrações são de interesse exclusivo das Polícias de Segurança que, no caso do trânsito é exercido pelas Polícias Militares e rodoviária Federal, não cabendo, por isso, atribuir tal competência, mesmo que de forma concorrente, aos órgãos executivos rodoviários de trânsito e, uma vez, que às Polícias Ostensivas não é atribuída competência para aplicar, notificar e arrecadar multas, justo é que esta atividade seja atribuída aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

3. A terceira refere-se à regularidade física e documental dos veículos e de seus condutores, competência expressa dos veículos e de seus condutores, competência expressa dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal que são responsáveis pela expedição dos documentos relativos aos veículos, da regularidade do pagamento dos tributos da concessão e da suspensão ou cassação da licença ou permissão para dirigir e somente a esses órgãos deve ser atribuída a competência para fiscalizar e penalizar tais infrações, como sói ocorrer.

Assim sendo, podemos concluir que as penalidades aplicadas em razão do poder fiscalizatório dos organismos constituintes do Sistema Nacional de Trânsito, dividem-se em dois únicos grupos distintos, ou seja, os de competência dos órgãos executivos rodoviários de trânsito e dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, incluindo-se no primeiro as infrações de competência dos órgãos executivos de Trânsito Municipal.

Pelas razões expostas, entendemos clara a redação proposta para o inciso VI do artigo 21 do Substitutivo do PLC 73/94, quanto à distribuição de competência para fiscalização das diversas infrações à legislação de trânsito que vigorará.

Resta a explicar, os motivos determinantes da inclusão dos incisos III, V e VII do artigo 255 no mesmo inciso VI do artigo 21, de forma expressa, já que implicitamente estariam excluídos pela letra "C" do inciso V do artigo 22. Ocorre que, já nos dias de hoje, enquanto vigora o diploma legal editado em 1996, diversas arguições de conflito de competência têm ocorrido entre os organismos envolvidos coma fiscalização do trânsito e diversas interpretações se tem dado à expressão AUTORIDADE DE TRÂNSITO, refletindo negativamente na efetiva punição dos motoristas infratores reincidentes ou de conduta perigosa e imprópria.

Ao definir no anexo I do PLC 73/94 a expressão AUTORIDADE DE TRÂNSITO, fica tal qualidade atribuída concorrentemente a todos os dirigentes máximos dos órgãos executivos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, proporcionando margem ao conflito de competência entre os dirigentes máximos dos órgãos executivos Rodoviários e de Trânsito, tanto no âmbito Federal como no Estadual e mesmo no Municipal.

Considerando que ao órgão Executivo de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal cabe a concessão do direito de dirigir veículos, entendemos prudente garantir que a outro não caiba o poder de suspender ou cassar tal direito, reservando-se-o exclusivamente à Autoridade Máxima dos órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou àqueles que este indicar, como a própria definição prevê.

Assinatura

Pagina Inicial 3 de Pagina Final

EMENDA 42, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao inciso VI do art. 21 do substitutivo a seguinte redação:

Art. 21. .....

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código.

Justificação

Com a redação proposta na presente emenda retira-se do texto do inciso VI, "in fine", do art. 21 a expressão "excetuadas aquelas constantes do inciso V do art. 22", já que não se deve alijar dos órgãos e entidades rodoviários as competências ali previstas, cuja fiscalização é fundamental para a segurança do trânsito nas rodovias.

Apenas como exemplo: como a fiscalização do trânsito em uma rodovia estadual vai funcionar se não puder autuar ou aplicar medidas administrativas por direção perigosa, veículos circulando sem condições de segurança ou sem equipamentos obrigatórios, irregularidades de documentos do veículo ou do condutor, etc.?

De que adianta fiscalizar se nenhuma penalidade poderá ser aplicada? Como reprimir as condutas irregulares se não se pode aplicar sequer medidas administrativas?

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 43 DE 1996

Dê-se ao Inciso VI do Art. 21 do Substitutivo do PLC 73/94 que institui o novo Código de Trânsito Brasileiro, a seguinte redação:

Art. 21. .....

Inciso VI. Executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código.

JUSTIFICATIVA

Ao se suprir o final do inciso VI do Artigo 21 do projeto, os Órgãos Rodoviários Estaduais, terão a liberdade necessária para dar continuidade as suas atribuições no que se refere as penalizações não pecuniárias, como também, alcançar maior eficiência na hora de punir o infrator de trânsito, pois terão poderes de decidir de forma mais justa os casos que exigirem, e com mais rigor aos infratores reincidentes, a exemplo do que está sendo mantido para o Órgão Rodoviário Federal.

As infrações de trânsito, tanto nas rodovias, como nas vias urbanas, possuem peculiaridades próprias, inerentes exclusivamente aqueles que utilizam-se daquelas vias públicas.

Os tipos de veículos variam de forma consistente. Os veículos pesados, são a grande maioria que trafegam pelas rodovias, o que já não ocorre nas vias urbanas, onde predominam os veículos de passeio e/ou leves, cujo fato aliado ao sistema de circulação pelas referidas vias públicas, ensejam uma fiscalização e autuação específica, ou seja, exemplificando, estacionar em local proibido (guia rebaixada) é uma das características das vias urbanas e nas rodovias, ultrapassar em local proibido (lombadas, faixas contínuas) ou ainda, forçar ultrapassagem, aliás, grande causador no número absurdo de mortes no trânsito em nosso País.

Portanto há de se distinguir a competência da fiscalização e autuação par cada caso, vez que já existem bases legalmente estruturadas para tanto, sendo o mais razoável permanecer da forma como atualmente vem sendo executada.

Deve-se ainda, refletir ao fato do considerável aumento nos últimos 2 anos de veículos que trafegam pelas vias urbanas, os quais tem causado quilométricos engarrafamentos, principalmente

nas grandes cidades, conseqüentemente, conforme estatísticas, aumentando o número de infrações e acidentes, assoberbando ainda mais de serviços os Órgãos Executivos de Trânsito.

Sala das Sessões, em

Senador **GERSON CAMATA**

EMENDA 44

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	PLC 73/94 - (Substitutivo)

Autor: SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
21		VI	

Texto e Justificativa

O inciso VI do art. 21 do Substitutivo, passa a conter a seguinte redação:

"Art. 21 -

I - ...

VI - Executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, praticadas nas rodovias sob suas

respectivas competências excetuadas aquelas constantes no inciso V do art. 22 e nos incisos III, V, VI e VII do art. 255."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda pretende seja restituída às Policias Rodoviárias Estaduais a competência de fiscalizar e autuar os infratores nas rodovias estaduais. Por outro lado, mantém os DETRAN's competentes para a aplicação de punições previstas àqueles motoristas que infringirem a lei.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

EMENDA 45

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
18/07/96	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor
SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	MODIFICATIVA

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
22, caput		II	

Texto e Justificativa

Dê-se ao artigo 22, caput e ao inciso II do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, a seguinte redação:

.....

art. 22 - Compete aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - .....

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente.

.....

JUSTIFICATIVA

O processo de habilitação, historicamente, vem sendo realizado pelos órgãos de execução de trânsito dos Estados e do Distrito Federal com aperfeiçoamento.

Considerando ser manso e pacífico o entendimento de que deverá continuar a ser realizado por eles, deverá ser mantido o dispositivo que lhe outorga exclusividade para aplicação das penalidades relativas ao mau uso da capacidade de conduzir veículos, até mesmo porque apenas o órgão executivo, pelos recursos de dados que dispõe poderá fazê-lo de forma justa e eficiente, bem como controlar as infrações e pontuação negativa que agora se irá implantar para penalização dos condutores infratores.

Assinatura

Pagina Inicial: 1 de Pagina Final:

EMENDA 46

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
17/07/96	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	MODIFICATIVA

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
22		III	

Texto e Justificativa

Dê-se ao inciso III do artigo 22 a seguinte redação:

III - vistoriar, inspecionar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente.

JUSTIFICATIVA

O artigo 105 do projeto em discussão consagra a realização periódica da recém instituída Inspeção de Segurança Veicular, medida saudável que virá de encontro à melhoria das condições de segurança da frota nacional que será requisito indispensável para a renovação da licença anual de cada veículo automotor.

Uma vez que cabe aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e Distrito Federal todas as providências relativas à regularidade documental do veículo, que implica também no cumprimento de todas as exigências normativas prevista para sua efetiva concretização, é de bom senso e até imprescindível que o mesmo órgão controle a realização das Inspeções, mesmo porque a diversidade de condições sócio-econômica existentes entre os vários municípios de cada unidade da federação são impeditivos a uma padronização das normas, exigências e condições para que se considere um veículo apto à circulação nacional, como o será exigido.

Isto posto e até pelo fato de já estarem os atuais DETRANs preparados para a execução de tal mister por consequência da Resolução CONTRAN nº 809/95, entendemos ser o texto proposto necessário ao bom resultado da aplicação da norma.

EMENDA 47 ,(MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se nova redação ao inciso III do art. 22, conforme segue, acrescente-se ao art. 22, o inciso XV, e ao art. 24, o inciso XIX, com a redação abaixo, e dê-se a seguinte redação, ao parágrafo único do art. 121, ao caput do art. 130 e ao §. 1º do art. 131:

"Art. 22.....

.....

III - vistoriar e registrar veículos, expedindo o Certificado de Registro, mediante delegação do órgão federal competente, e, quando o Município não puder fazê-lo, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Licenciamento Anual, mediante convênio com o órgão municipal competente.

.....

XV - efetuar a supervisão, a coordenação e a correição dos órgãos delegados."

"Art. 24.....

.....

XIX - vistoriar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Licenciamento Anual, e registrar veículos, expedindo o Certificado de Registro, mediante delegação do órgão estadual competente.

"Art. 121.....

.....

Parágrafo Único. O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal emitirá selo confeccionado com material de visibilidade diurna e noturna e técnica que assegure proteção contra falsificação, o qual será afixado no pára-brisa do veículo através de adesivo que não permita sua fácil remoção, contendo o número do chassi, o ano do registro e o número da placa a ser colocada pelo órgão executivo de trânsito dos Municípios e do Distrito Federal."

"Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Município, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo."

"Art. 131.....

.....

§ 1º. O primeiro licenciamento será feito imediatamente após o registro."

JUSTIFICAÇÃO

A hipertrofia do Estado centralizador no Brasil tem provocado a ineficiência e o dispêndio inútil de recursos, ocasionando o prejuízo da sociedade, distante das decisões e descrente das ações das autoridades.

Assim, não pode ser esquecido o fato de o trânsito ser matéria de interesse local. O princípio da autonomia municipal é condição intrínseca à organização político-administrativa da República Federativa do Brasil.

A presente emenda visa a atribuir ao Município a competência para o licenciamento do veículo, cuja placa, aliás, tradicionalmente tem o seu nome gravado.

O Projeto de Lei da Câmara nº 73, sabiamente, separa, em capítulos distintos, as atividades "Do Registro de Veículos" (Capítulo XI) e as "Do Licenciamento" (Capítulo XII). Essa acertada estrutura foi corretamente mantida no substitutivo aprovado nesta Casa, pois são coisas diferentes com finalidades também diferentes.

O registro deriva da propriedade e destina-se à sua proteção, devendo integrar o cadastro nacional denominado Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM. Deve ser feito em órgão de trânsito estadual, conectado computacionalmente com o órgão federal e os demais estaduais. De acordo com o parágrafo único do art. 121, o registro do

veículo será comprovado com a afixação de selo adesivo inviolável no pára-brisa, além do Certificado de Registro de Veículo - CRV.

O licenciamento destina-se ao uso das vias urbanas e logradouros públicos, como os estacionamentos, propiciados pela Municipalidade. Deve ser feito, portanto, no órgão de trânsito municipal. Sua comprovação será feita pela emissão do Certificado de Licenciamento Anual, além da aposição da placa com o respectivo selo, feita quando do primeiro licenciamento.

Eventualmente, os órgãos estaduais continuarão, por algum tempo, exercendo as atividades de licenciamento, típicas dos órgãos municipais, em alguns casos em que faltem condições técnicas ou administrativas ao Município, mediante convênio. Da mesma forma, pode ser administrativamente conveniente ao Estado, em outros casos, delegar o registro, de cunho estadual, ao Município. Para prever tais eventualidades, estamos propondo a ampliação das competências dos órgãos municipais, previstas no art. 24, porém mantendo as competências estaduais, constantes do art. 22, acrescentando ainda a supervisão, a coordenação e a correição dos órgãos delegados.

Como não é possível desconhecer, ou protelar o reconhecimento, que as questões de trânsito inserem-se na problemática urbanística de interesse local, estamos certos da aprovação desta Emenda.

Sala das Sessões, em 24 de agosto de 1966

Senador EPITÁCIO CAFETEIRA

EMENDA 48

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
18/07/96	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	ADITIVA

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
22		V	D

Texto e Justificativa

Ao inciso V, do artigo 22 do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, adicione-se uma alínea "d", com a seguinte redação:

art. 22 - .....

.....

.....

d) - velocidade acima da permitida e direção perigosa ou abusiva.

.....

JUSTIFICATIVA

Tanto quanto a direção perigosa ou abusiva, o excesso de velocidade proporciona perigo iminente nas vias por onde circulam veículos e/ou pedestres, sendo na maioria das vezes a principal causa dos acidentes graves.

Os resultados danosos causados pelo excesso de velocidade são características da imprudência dos condutores e, portanto, proporcionam a aplicação das penalidades de suspensão, reciclagem e até mesmo cassação da habilitação para dirigir, puniões apalicadas pelas Autoridades Executivas de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Em nosso entendimento, é impossível dissociar-se o excesso de velocidade da direção perigosa ou abusiva, pois, aquelas é uma das formas de se caracterizar estas.

EMENDA 49 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se a seguinte redação para a alínea "d" do inciso V do artigo 22 e, consequentemente, exclua-se a alínea "e" do inciso VI do artigo 24 do substitutivo:

"Art. 22 .....
V .....
d - velocidade, direção perigosa ou abusiva."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa fundamentalmente atribuir competência de fiscalização e controle do limite de velocidade nas áreas urbana e rural, dentro do limite da sua circunscrição, aos Estados, retirando, por conseguinte, da competência do órgão municipal o mesmo objeto, a fim de evitar-se o "bis in idem".

Tanto a direção perigosa ou abusiva quanto o excesso de velocidade geram perigo iminente nas vias por onde circulam veículos e/ou pedestres, sendo na maioria das vezes a principal causa dos acidentes graves.

Se, por este motivo, está sendo atribuída aos órgãos executivos de trânsito estaduais e do Distrito Federal a fiscalização quanto a direção abusiva ou perigosa, ao mesmo órgão deve ser atribuída a competência de fiscalização da velocidade, cujo excesso configura, sem dúvida, uma espécie de direção perigosa.

Ademais, há que se considerar que tais infrações são características da imprudência dos condutores e, portanto, proporcionam a aplicação das penas de

suspensão, reciclagem e, mesmo, a cassação da habilitação, punições aplicadas pela Autoridade Executiva de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 50

Senador Antonio Carlos Magalhães

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	PLC 73/94 - (Substitutivo)

Autor: SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

Prontuário	Tipo de Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
22		V	

Texto e Justificativa

O inciso V do art. 22, do Substitutivo, passa a conter a seguinte redação, acrescido, ainda, da alínea "m":

"Art. 22 -...

I - ...

V - Executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, praticadas nas rodovias sob suas respectivas competências, relativo a:

a)...

m) - excesso de velocidade."

JUSTIFICAÇÃO

O excesso de velocidade é a principal causa de acidentes. atenta ainda contra a segurança do trânsito, portanto deve ser fiscalizad pela Polícia Militar, como sempre o foi. O excesso de velocidade procedimento vinculado ao motorista, que por sua vez é certificado pelo DETRANs, órgão que deve ter a exclusividade para a sua punição.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 51

Acrescentar no inciso XII do Artigo 22:

"XII - ... outra unidade da Federação, e fornecer aos órgãos executivos de trânsito rodoviários e municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados para fins de imposição, notificação de penalidades e arrecadação de multas nas áreas de suas competências."

JUSTIFICATIVA:

Em função das divisões de competência estipuladas no Código, há a necessidade dos órgãos executivos rodoviários e municipais

terem acesso aos dados cadastrais dos veículos e condutores, objetivando uma agilidade maior na imposição das penalidades que deverá provocar uma redução no número de infrações cometidas.

SENADOR FRANCELINO PEREIRA

EMENDA 52

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Altere-se a redação do "caput" do artigo 23, do Substitutivo ao PL-C nº 73/94, para:

"Art. 23- Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:"

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de ajustar a redação do dispositivo à terminologia constitucional e legal, evitando tomar a parte pelo todo, e de compatibilizá-la com o restante do Código.

Sala das Sessões, em de de 19 .

SENADOR ~~TOTO CAVALCANTE~~
Totó Cavalcante

EMENDA 53

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 73 DA CÂMARA, DE 1994.

Altere-se a redação do "caput" do artigo 23, do Substitutivo ao PL-C nº 73/94, para:

"Art. 23 - Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:"

JUSTIFICATIVA

Trata-se de ajustar a redação do dispositivo à terminologia constitucional e legal, evitando a parte pelo todo, e de compatibilizá-lo com o restante do Código.

Sala das Sessões, em / /1996

Senadora **REGINA ASSUMPÇÃO**

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 54 DE 1996
AO PLC Nº 73 DE 1994

Art. 23 - .....

"Casput" - "Compete às Polícias" Militares dos Estados e Distrito Federal;"

JUSTIFICATIVA

Trata-se de ajustar a redação do dispositivo à terminologia constitucional e legal, e de compatibilizá-la com o restante do Código.

CASILDO MALDANER
SENADOR

EMENDA 55

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 73 DA CÂMARA, DE 1994.

Altere-se a redação do inciso II do art. 23, ficando assim redigida:

.....II - Exercer, com exclusividade, os poderes de autoridade de polícia ostensiva de trânsito nas rodovias estaduais e nas vias urbanas.

JUSTIFICATIVA

Segundo o art. 144, § 5º da Constituição Federal, cabe às Polícias Militares, a competência de exercer a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública. O texto proposto se ajusta ao previsto na Lei Maior e mantém, no Substitutivo, a mesma expressão que foi usada para a Polícia Rodoviária Federal.

Sala das Sessões, em / /1996

Senadora **REGINA ASSUMPÇÃO**

EMENDA 56

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Supressiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
23		II	

Texto e Justificativa

Suprima-se a expressão "com exclusividade" inserida no inciso II do artigo 23 prevalecendo a seguinte redação:

Art. 23 .....
.....

II - exercer a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias e vias urbanas.

JUSTIFICAÇÃO

Existem Estados desprovidos de estrutura suficiente para a manutenção eficaz do policiamento visando a segurança patrimonial e à vida do cidadão.

Atribuir exclusividade de policiamento de trânsito à polícia militar é engessar e impedir que o Município possa, por convênio com o Estado, promover o aparelhamento necessário para garantir o fiel cumprimento do novo código.

O próprio nobre Senador Relator do Projeto na definição de agente de autoridade de trânsito, constante no anexo I, prevê a possibilidade de outro órgão ou instituição, que não a polícia militar, exercitar tal mister.

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final 1

EMENDA 56-A

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PL 73 DA CÂMARA, DE 1 994

Altere-se a redação do inciso II do art 23, ficando assim redigida:

.....II- Exercer, com exclusividade, os poderes de autoridade de polícia ostensiva de trânsito nas rodovias estaduais e nas vias urbanas;

JUSTIFICATIVA

Segundo o art 144, § 5o. da Constituição Federal, cabe às Polícias Militares, a competência de exercer a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública.
O texto proposto se ajusta ao previsto na Lei Maior e mantém, no Substitutivo, a mesma expressão que foi usada para a Polícia Rodoviária Federal.

Sala das Sessões , em / / 1 996.

Senador

Franklin Pereira

EMENDA 57

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao Inciso III, do artigo 23, do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, a seguinte redação:

Art. 23 - .....
.....

III - *"Executar fiscalização de trânsito complementar à dos órgãos executivos de trânsito urbano e rodoviário, aplicando as medidas administrativas cabíveis às infrações que autuar."*

JUSTIFICAÇÃO

Sem capacidade própria para fiscalizar e autuar, o policiamento de trânsito estaria impedido de fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito que lhe competem, nos termos do próprio Inciso I, do mesmo artigo 23, do Substitutivo ao PLC nº 73/94.

A nova redação vem aperfeiçoar o texto, limitando-se a atribuir competência complementar à fiscalização dos órgãos executivos de trânsito. É solução melhor do que obrigar as polícias militares a realizar milhares de convênios em todo o país para, por exemplo, fiscalizar e autuar infrações de parada e circulação de veículos.

Sala das Sessões, em de de 19

SENADOR _____
Francelino Pereira

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 58 DE 1996
AO PLC Nº 73 DE 1994

Art. 23 - .....

Inciso III - "Executar fiscalização de trânsito complementar à dos órgãos executivos de trânsito urbano e rodoviário, aplicando as medidas administrativas cabíveis às infrações que autuar".

JUSTIFICATIVA

Sem capacidade própria para fiscalizar e autuar, o policiamento de trânsito estaria manietado, em prejuízo do interesse público. A nova redação vem aperfeiçoar o texto limitando-se a atribuir competência complementar à fiscalização dos órgãos executivos de trânsito. È solução melhor do que obrigar as Polícias Militares a realizar milhares de convênios com os municípios em todo país para, por exemplo, fiscalizar e autuar infrações de parada ou de circulação de veículos.

CASILDO MALDANER
SENADOR

EMENDA 59

EMENDA MODIFICATIVA AO PLC 73/94

"Artigo 23 - .....
.....

I - ...

III - Fiscalizar o cumprimento da legislação de trânsito, aplicando as medidas administrativas inerentes às infrações que autuar.

§ 1° - ...

§ 2° - A fiscalização de que trata o inciso III, no caso das infrações estabelecidas no inciso IV do Artigo 24, realizar-se-á na forma estabelecida em convênio, quando for celebrado na forma do Artigo 25.

JUSTIFICATIVA

É necessário caracterizar, o conjunto, a competência inerente à fiscalização a ser exercida pelo policial-militar, em face das regras de trânsito, bem como ajustá-la à competência municipal, conforme orientação deste Código

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA 60

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96 Proposição: PLC Nº 73, DE 1994				
Autor: SENADOR IRIS REZENDE			Nº Prontuário:	
Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3(X) Modificativa 4( ) Aditiva 5( ) Substitutiva Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

"Artigo 23 -

I - . . .

III - Executar fiscalização de trânsito, complementar à dos órgãos executivos de trânsito urbano e rodoviário, aplicando as medidas administrativas cabíveis às infrações que autuar.

§ 2" - Havendo ou não o convênio a que se refere o Artigo 25, o Auto de Infração lavrado pelo policial militar será remetido ao órgão compétente em razão da natureza da infração."

JUSTIFICAÇÃO

É necessário caracterizar, no conjunto das regras, a competência inerente à fiscalização a ser exercida pelo policial-militar, em face das regras de trânsito, bem como ajustá-la à competência municipal, conforme orientação deste Código.

Assinatura: _____

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA Nº 61

Dê-se ao Inciso IV; do artigo 23, a seguinte redação:

Art. 23 - .....

.....

IV - "elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrência e termos circunstanciados, relativos aos acidentes de trânsito."

JUSTIFICAÇÃO

É importante que o novo Código incorpore a denominação dada pela Lei nº 9.099/95, que trata dos Juizados Especiais para causas cíveis de menor complexidade e infrações penais de menor potencial ofensivo, aos relatórios sobre acidentes de trânsito lavrados pela polícia ostensiva de trânsito.

Sala das Sessões, em de julho de 1996.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 62

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
23	único -		

Texto e Justificativa

Dê-se ao § único do artigo 23, a seguinte redação:

Art. 23.....

.....

§ único - As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelos órgãos competentes especializados em matéria de trânsito, exigindo-se de seus integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, facultando-se aos Estados a criação de convênios com os Municípios, para as atividades de policiamento e fiscalização.

JUSTIFICAÇÃO

A exclusividade de polícia ostensiva de trânsito concedida à polícia militar inviabiliza a fiscalização para o fiel e necessário cumprimento das normas do novo código, eis que muitos Estados não disporão de recursos suficientes para fazer frente às despesas que advirão com o consequente aumento de recursos materiais e humanos que se farão necessários.

Observe-se, ainda, que o próprio conceito de agente da autoridade de trânsito, estabelecido no anexo I, estende a faculdade de policiamento ao agente civil.

Assinatura

EMENDA 63

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao parágrafo único, do artigo 23, do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, a seguinte redação:

Art. 23 - .....

.....

"Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito urbano e rodoviário estadual serão exercidas pelas Polícias Militares por meio de suas frações, exigindo-se de seus integrantes formação técnica adequada."

JUSTIFICAÇÃO

A redação proposta conjuga a necessaria formação técnica do policial que atuará no trânsito com o princípio da universalidade do policiamento ostensivo, em benefício da fiscalização e da segurança do trânsito.

Todo policial tecnicamente preparado deve atuar no trânsito, independentemente de engajamento em fração especializada, até porque em inúmeras localidades desse país, o soldado de polícia é, por vezes, a única expressão visível da autoridade do Estado.

Despiciendo é também falar novamente em fiscalização, vez que inerente à atividade de polícia ostensiva de trânsito.

Sala das Sessões, em de de 19

SENADOR

Francelino Pereira

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 64 DE 1996
AO PLC Nº 73 DE 1994

Art. 23 - .....

Parágrafo único - "As atividades de polícia ostensiva para o trânsito urbano e rodoviário estadual serão exercidas pelas polícias Militares por meio de suas frações, exigindo-se de seus integrantes formação técnica adequada.

JUSTIFICATIVA

A redação proposta mantém a necessária formação técnica do policial que atuará no trânsito e ao mesmo tempo contempla o princípio da universidade do policiamento ostensivo, o que vem em benefício da fiscalização e da segurança do trânsito. Todo policial tecnicamente preparado deve atuar no trânsito, sendo irrelevante a previsão de "fração especializada" e até mesmo incoveniente para a flexibilidade que se almeja da organização administrativa para as Polícias Militares. Também é dispensável falar novamente sobre fiscalização, depois do ajuste feito ao inciso III do mesmo artigo.

CASILDO MALDANER
SENADOR

EMENDA 65

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
23	2º		

Texto e Justificativa

Acrescente-se o seguinte parágrafo 2º, transformando-se o atual parágrafo único em 1º:

"Art. 23. .....

.....

§ 2º. Compete aos Corpos de Bombeiros Militares a prevenção, o combate a incêndio, o resgate e o atendimento pré-hospitalar às vítimas, nas vias terrestres, bem como exercer a fiscalização específica".

Justificação

O atendimento a acidentes automobilísticos, o resgate de vítimas e a própria prevenção desses acidentes são pontos essenciais da gerência da atividade de trânsito no Brasil.

Com um atendimento especializado às vítimas, além de se reduzir substancialmente o número de mortos, facilita-se, ainda, o tratamento médico dos acidentados.

Faz-se necessário, nesta nova lei, reserva de competência para atuação dos profissionais que se vêm dedicando, incansável e legalmente, à prestação desses socorros, principalmente quando se tratar de combate a incêndio e salvamento.

Sala das Sessões, em _____ de 1996

Assinatura

Página Inicial		Página Final
1	de	

EMENDA 66

Senador Antonio Carlos Magalhães

Apresentação de Emendas

Data	Proposição		
24/07/96	PLC 73/94 - (Substitutivo)		
Autor			
SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES			
Prontuário	Tipo da Emenda		
	Supressiva		
Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
24		VI	e

Texto e Justificativa

Suprima-se a alínea "e" do inciso VI do art. 24, do Substitutivo.

JUSTIFICAÇÃO

O controle de velocidade sempre foi realizado pelos Estados, o que descompatibiliza a vinculação com o solo. Trata-se, ainda, de procedimento que atenta contra a segurança do trânsito e que deve ser reprimido pela fiscalização da Polícia Militar, e não por agentes encarregados das multas por infrações não atentatórias à segurança.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

1 Etiqueta

EMENDA 67

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 Data	3 Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC nº. 73, de 1994 (Código de Trânsito)

4 Autor	5 Prontuário
Senador Roberto Freire	

6 Tipo

1 [X] Supressiva 2 [ ] Substitutiva 3 [ ] Modificativa 4 [ ] Aditiva 9 [ ] Substitutivo Global

7 Página	8 Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
	24	-	VI	letra "e"

9 Texto

Suprima-se a letra "e", do art. 24, do Substitutivo do Senado ao PLC nº. 73, de 1994.

JUSTIFICAÇÃO

O controle da velocidade deve continuar a ser realizado pelos Estados.

Trata-se de procedimento que atenta contra a segurança do trânsito e que deve ser reprimida pela fiscalização policial-militar e não por agentes encarregados de multas por infrações não atentatórias à segurança.

6 Assinatura

Roberto Freire

EMENDA 68

EMENDA MODIFICATIVA AO PLC Nº 73 DE 1994

Acrescente-se ao Inciso VI do Artigo 24 a seguinte redação:

VI -

o) meio ambiente

JUSTIFICATIVA

O inciso XVII do Artigo 24 estabelece como competência municipal a fiscalização do nível de emissões de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores. Esta emenda pretende oferecer aos municípios a autorização de aplicação de penalidades e multas na área ambiental, para que se possa exercer a referida fiscalização de forma adequada. A inserção das infrações sobre "meio ambiente" estabelece coerência entre o "Art. 24, inciso VI", e o "Art. 131 - Parágrafo 2º", que vincula as multas ambientais ao licenciamento de veículos.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA 69

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96	Proposição: PLC Nº 73, DE 1994			
Autor: SENADOR IRIS REZENDE			Nº Prontuário:	
Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3() Modificativa 4(X) Aditiva 5( ) Substitutiva Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo ao Artigo 25

"§ 1º - . . .

§ 2º - Havendo ou não o convênio a que se refere o caput deste artigo, o auto de infração lavrado pelo policial militar será remetido ao órgão competente em razão da natureza da infração."

JUSTIFICAÇÃO

Nos mais de cinco mil municípios existentes no território brasileiro, por razões outras, pode ser inviabilizado o convênio, provocando um prejuízo muito grande na fiscalização de trânsito.

Neste sentido, vem esta emenda cobrir a lacuna detectada no Projeto.

Assinatura:

_____

EMENDA 70

EMENDA MODIFICATIVA AO PLC 73 DE 1994

Acrescente-se o seguinte Parágrafo ao Artigo 25:

Artigo 25 - Parágrafo Segundo - Os órgãos e entidades executivos de trânsito em qualquer nível, ou que desenvolvam atividades vinculadas ao trânsito, nos termos deste Código, deverão compartilhar o cadastro de veículos com vistas à integração dos dados e a maior eficiência do Sistema

JUSTIFICATIVA

Para que os órgãos envolvidos na fiscalização possam notificar os infratores e arrecadas as multas previstas neste Código, é necessário que haja a integração entre os dados indispensáveis à identificação do proprietário e do veículo, de forma a que as informações se correlacionem. Tal medida aumenta a eficiência de todo o Sistema de Trânsito

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº 71 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao art. 26 do substitutivo a seguinte redação:

Art. 26. O CONTRAN, observadas as competências previstas neste Código, expedirá resolução discriminando as infrações compreendidas nos incisos V do art. 22 e VI do art. 24.

Justificação

A intenção primordial na elaboração do Código de Trânsito foi revestí-lo do caráter de auto-aplicabilidade.

O seu detalhamento, quando necessário, deve ser feito por meio de resoluções do CONTRAN e não por decreto, razão pela qual propõe-se a modificação do art. 26, de modo a atender a esta orientação.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 DE 1994

Emenda Modificativa nº 72

Acrescenta-se ao Inciso V do Art. 30:

Artigo 30 - Inciso V - O trânsito de veículos motorizados sobre passeios, calçadas e acostamentos só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais do estacionamento.

JUSTIFICATIVA

Trata o Capítulo III do PROJETO DE LEI, "DAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA". O Art. 59, determina que a circulação de bicicletas deverá ocorrer quando não houver ciclovia, ciclo-faixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento Portanto neste inciso V está evidenciado a contradição se não alterado como proposto, restringindo o texto ao veículos motorizados no que se refere à acostamento.

Senador ESPERIDIÃO AMIN

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 DE 1994

Emenda Modificativa Nº 73

Acrescenta-se letra "e" ao inciso VII do Art. 30:

Artigo 30 - Inciso VII - Letra "e" : O ciclista ao ouvir o alarme sonoro deverá parar e dirigir-se a direita do acostamento ou ciclo-faixa, aguardando a passagem do veiculo de emergência, só prosseguindo a viagem quando o mesmo já tiver passado pelo local

JUSTIFICATIVA

Trata o Capítulo III do PROJETO DE LEI, "DAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA" O Art. 30 - inciso VII, trata de veiculo destinados a socorro de incêndio, salvamento, os de polícia; os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias. Em suas várias letra de "a até d", determina os procedimentos aos motoristas, aos pedestres, aos usuários de dispositivos de alarmes sonoro e a prioridade de passagem na via. É pertinente acrescentar uma letra destinada a circulação e conduta dos ciclistas, neste particular

Senador ESPERIDIÃO AMIN

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 DE 1994

Emenda Modificativa Nº 74

Dar nova Redação ao Parágrafo 2º do Art. 30:

Artigo 30 - Parágrafo Segundo - Respeitadas as regras de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, veiculos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e juntos pela incolumidade dos pedestres.

JUSTIFICATIVA

Trata o Capítulo III do PROJETO DE LEI, "DAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA". É pertinente e oportuno o Art. 29, que determina o dever do condutor, ter a todo momento, domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito. Entretanto, condutores de veículos não motorizados, em especial os ciclistas, tem significativa participação no trânsito e em seus acidentes, razão porque cabem aos condutores de veículos automotores, de maior porte, e de maior velocidade, cuidados redobrados. Esta recomendação aperfeiçoando o §2º do Art. 30, tem fundamento por haver no trânsito um confronto dos condutores motorizados com os não motorizados, muitas vezes crianças e trabalhadores de instrução limitada, mais vuneráveis e até nem habilitados formalmente, sempre vítimas de acidentes graves, frequentemente fatais. No Brasil este condutor não motorizado, deve ter um tratamento que não o deixe exposto aos niveis atuais de insegurança no trânsito.

Senador HYPERIDIÃO AMIN

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA Nº 75

O inciso II do art. 39 passa a seguinte redação:

"II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido."

JUSTIFICATIVA

Na maioria das vias não existe a linha divisória, portanto a regra é se aproximar do eixo ou da linha, quando houver.

Senador VALMIR CAMPELO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 DE 1994

Emenda Modificativa Nº 76

Acrescenta-se ao Art. 61 o Inciso III:

Artigo 61 - As vias abertas a circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em

III - outras vias
a) - caminhos.
b) - ciclovias "

JUSTIFICATIVA

Trata o Capitulo III do PROJETO DE LEI, "DAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA" O Art 61 classifica vias abertas a circulação, deixando omisso outras vias transitaveis utilizadas por pessoas e veiculos não motorizados O termo Caminho designado no art. 2º do Capitulo I e omitido no Anexo I dos Conceitos e Definições, e onde o termo Ciclovia está definido, são vias ou pistas proprias destinadas a caminhantes e a ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, sendo "ciclo, veiculo de pelo menos duas rodas a proporção humana", especificada no mesmo anexo

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA Nº 77

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
17/07/96	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor
SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	MODIFICATIVA

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
67	ÚNICO		

Texto e Justificativa

Dê-se ao art 67, caput e seu parágrafo único, do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94 a seguinte redação:

.....

Art. 67 - Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas de proteção ao Meio Ambiente e de controle de poluição por emissão de gases, ruídos ou outros poluentes, adotadas pelos organismos oficiais competentes da União.

Parágrafo Único - O CONTRAN estabelecerá os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.

.....

JUSTIFICATIVA

Quando aborda o Sistema Nacional de Trânsito na letra B do relatório da Comissão Especial, o ilustre Senador Relator menciona expressamente a inconveniência de se mencionar nomenclatura de organismos oficiais ou não governamentais no texto legal, em razão da frequente possibilidade de sua modificação ou extinção ou ainda de sua substituição por outro mais adequado conforme as conveniências administrativas.

Por essa razão, entendemos que a mesma filosofia deva ser adotada em toda a extensão do texto legal, o que ocorre com a atual redação

que menciona nada menos do que três organismos diferentes voltados para o mesmo fim ou seja, o controle da poluição do meio ambiente.

Assim sendo, é de indispensável necessidade que se modifique a redação do art. 67 do substitutivo, adotando designação genérica para as fontes normativas a respeito do assunto e deixando ao CONTRAN a atribuição de viabilizar sua aplicação.

Não se justifica, por nenhum argumento, a atribuição a cada município privilegiadamente competência para estabelecer procedimentos adequados pendentes ao atendimento do que dispõe o artigo, visto que assim, teríamos cerca de quatro mil e quinhentas normas diferentes para regular o assunto, equivalente à quantidade de municípios do País, o que tornaria impraticável o cumprimento dos tais procedimentos, sem contar com a competência concorrente dos Estados. Nota-se que o Substitutivo não faz menção ao Distrito Federal.

Daí entendermos inadequada a redação proposta, optando por uma regulamentação única emanada do CONTRAN, que, certamente fará de forma mais criteriosa a distribuição das competências fiscalizatórias.

Assinatura

Pagina Inicial: 2 de Pagina Final:

EMENDA 78

Senador Antonio Carlos Magalhães

Apresentação de Emendas

Data: 24/07/96

Proposição: PLC 73/94 - (Substitutivo)

Autor: SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

Prontuário:

Tipo da Emenda: Modificativa

Artigo: 67 Parágrafo: único Inciso: Alínea:

Texto e Justificativa

O art. 67 e seu parágrafo único passam a conter a seguinte redação:

"Art. 67 - Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas de proteção ao meio ambiente e de controle de poluição por emissão de gases, ruídos ou outros poluentes, adotadas pelos organismos oficiais competentes da União.

Parágrafo único - O CONTRAN estabelecerá os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

Atribuindo-se ao CONTRAN a competência da regulamentação, possibilita à União o controle exclusivo de todos os procedimentos relativos à emissão de poluentes, tendo em vista a prevenção do meio ambiente, evitando-se medidas diversas entre os municípios e o próprio Estado.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

EMENDA 79

EMENDA MODIFICATIVA AO PLC 73 DE 1994

Dê-se ao Parágrafo único do Art. 67 do Projeto de Lei da Câmara nº 73/94 a seguinte redação:

Parágrafo único - o CONTRAN e os Municípios, nos níveis de suas competências, assim como os Estados e o Distrito Federal, em caráter concorrente, estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.

JUSTIFICATIVA

Dar ao Distrito Federal a mesma competência dos Estados, de forma e estabelecer a coerência com a redação do Artigo 22.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA 80

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
160796	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor: Senador José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
67	Único		

Texto e Justificativa

O parágrafo único do art. 67 passa a ter a seguinte redação:

"Parágrafo Único - O CONTRAN, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, nos níveis de suas competências, e em caráter concorrente, estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo".

Justificação

Dar ao parágrafo único redação mais adequada, incluindo-se o Distrito Federal, e melhor definir os três níveis de competência concorrente.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 DE 1994

Emenda Modificativa Nº 81

Acrescenta-se ao Art. 69 Parágrafo 5º:

Artigo 69 - Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construidos, no sistema viário, deverá ser previsto passeio destinado à circulação de pedestre e faixa a veículos não motorizados, que não deverão , nessas condições usar o acostamento

JUSTIFICATIVA

Trata o Capitulo IV do PROJETO DE LEI, "DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS". O Art. 69, designa faixa ao pedestre, deixando de especificar implantação de facilidades fisicas em passarelas, pontes, túneis e viadutos, que assegurem a circulação de outros veiculos não motorizados, como por exemplo cadeiras de rodas, bicicletas, carrinhos de bebê, dentre outros usuais no trânsito urbanos e rurais

Senador ESPERIDIÃO AMIN

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA Nº: 82
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 75

Altere-se no "caput" do art. 75 a expressão "todo cidadão" para "todos".

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o art. 205 da Constituição a educação, em sentido genérico, é direito de *todos*; limitando-se a educação para o trânsito como direito apenas dos cidadãos, estaria sendo restringido o alcance da garantia constitucional. Ademais, o próprio substitutivo, em seu art. 77, estabelece a promoção da educação para o trânsito desde a pré-escola, o que demonstra a procedência desta emenda.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA 83

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
81			

Texto e Justificativa

Complementar ao artigo 81:

Art. 81 - ....sinalização prevista neste Código, em seu anexo II,..

JUSTIFICAÇÃO

Necessário se faz referenciar a sinalização proposta no Anexo II como parte integrante do Capítulo, tendo em vista que a mesma deverá ser obedecida nos projetos e nas implatações de sinalização vertical, horizontal e semafórica, assim como, defensas, cavaletes, sinalizadores, etc.

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final 1

EMENDA 83-A

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA / /

3 PROPOSIÇÃO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, de 1996

4 AUTOR SENADOR HUGO NAPOLEÃO

6 1 [ ] SUPRESSIVA 2 [ ] SUBSTITUTIVA 3 [ ] MODIFICATIVA 4 [X] ADITIVA 9 [ ]

7 PÁGINA 01

8 ARTIGO 93 PARÁGRAFO 3º INCISO

9 TEXTO

Acrescente-se o seguinte § 3º ao art. 93:

"Art. 93 - .....

§ 3º -O CONTRAN poderá estabelecer nomas e regulamentos para definir âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV e V do art. 7º."

JUSTIFICATIVA

A alteração proposta visa dar respaldo legal para que o CONTRAN, caso venha a entender necessário e conveniente, regulamente a atuação das concessionárias privadas em matéria de trânsito, compatibilizando-a, em aspectos específicos, com as atribuições dos órgãos de patrulhamento ostensivo de rodovias e dos órgãos e entidades executivos rodoviários, respeitadas as respectivas competências que forem indelegáveis.

Essas as razões que nos levam a apresentar a presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador HUGO NAPOLEÃO

ASSINATURA

10

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 84 DE 1996
AO PLC Nº 73 DE 1994

Acrescente-se o seguinte § 3º ao artigo 93:

Art. 93 - .....

§ 3º - "O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV e V do art. 1º."

JUSTIFICATIVA

A alteração proposta visa dar respaldo legal para que o CONTRAN, caso venha a entender necessário e conveniente, regularmente a atuação das concessionárias privadas em matéria de trânsito, compatibilizando-a, em aspectos específicos, com as atribuições dos órgãos de patrulhamento ostensivo de rodovias e dos órgãos e entidades executivos rodoviários, respeitadas as respectivas competências que forem indelegáveis.

Essas são as razões que nos levam a apresentar a presente emenda.

CASILDO MALDANER
SENADOR

EMENDA ADITIVA Nº 85
PLC 73 DE 1994

Acrescente-se o seguinte § 3° ao art. 93:

"Art. 93 - .....

.....

§ 3° - O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação das concessionárias de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos orgãos mencionados nos incisos IV e V do art. 7°."

JUSTIFICATIVA

A alteração proposta visa dar respaldo legal para que o CONTRAN, caso venha a entender necessário e conveniente, regulamente a atuação das concessionárias privadas em matéria de trânsito, compatibilizando-a, em aspectos específicos, com as atribuições dos órgãos de patrulhamento ostensivo de rodovias e dos órgãos e entidades executivos rodoviários, respeitadas as respectivas competências que forem indelegáveis.

Essas as razões que nos levam a apresentar a presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 1996

Senador ESPERIDIÃO AMIN

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA Nº: 86
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 96

Acrescente-se ao art. 96 o seguinte § 1°, renumerando-se os demais:

"§ 1°. A recusa em permitir a realização de evento a que se refere o "caput" deste artigo não frustra o direito de reunião pacífica, devendo a autoridade competente indicar para este fim, ao indeferir o pedido de permissão, local aberto ao público nas cercanias, acessível por via em que o evento realizar-se-ia."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem por escopo deixar claro que a garantia constitucional de que o direito de reunião pacífica em local aberto ao público independe de autorização, nos termos do art. 5°, inciso XVI da Constituição, não pode ser frustrada pela negação da permissão de realização do evento em via de trânsito.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

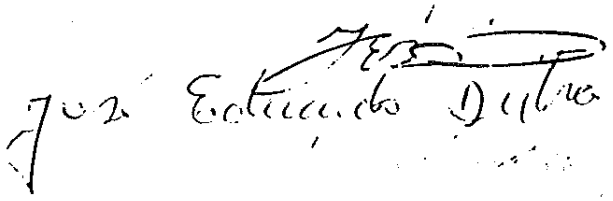
SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA Nº: 87
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 96, § 2º

Altere-se a expressão "é obrigatório aviso" para "a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará".

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da presente emenda é deixar patente ser o encargo de comunicação à comunidade a que alude o dispositivo atribuído à autoridade de trânsito, a quem compete a prática de atos de gestão inerentes às responsabilidades de poder normativo, de polícia e de imposição de padrões operacionais.

Sala das Sessões, de julho de 1996



SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA Nº: 88
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 96, § 3º

Dê-se ao § 3º do art. 96 a seguinte redação:

"A inobservância pelo interessado do disposto no "caput" deste artigo será punida com multa que variará entre cinqüenta e trezentas UFIR, e a omissão da autoridade no cumprimento do disposto no parágrafo anterior

importa em responsabilidade objetiva por danos causados, nos termos do § 2° do art. 1° desta lei".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda pretende distinguir responsabilidades e ônus em relação a matéria de que trata o artigo, para que não haja dúvidas quando da necessidade de imposição de alguma sanção pela inobservância dos procedimentos que são aqui objeto de normatização.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA 89

Ao Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n° 73, de 1994 (n° 3.710, de 1994, na Casa de origem), que "institui o Código de Trânsito Brasileiro."

Acrescente-se ao art. 100 o § 4° e dê-se ao § 1° do art. 323 a seguinte redação:

"Art. 100----------

---

§ 4º O comprimento máximo de balanço traseiro para caminhão moveleiro ou caminhão boiadeiro não poderá exceder a 4,50 m (quatro metros e cinqüenta centímetros)

Art. 323----------

---

§ 1º são fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros:

I - com motor traseiro, até 62 % (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;

II - com motor dianteiro, até 71% (setenta e um por cento) da distância entre eixos;

III - com motor central, até 66 % (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos;

EMENDA 89

JUSTIFICAÇÃO

Justificação

A atual legislação restringe a 3,50 (três metros e cinqüenta centímetros) o comprimento de balanço traseiro de veículos de transporte de cargas, fazendo com que o transporte hoje se processe de forma irregular, uma vez que a distância entre o eixo traseiro e o final da carroceria chega a 4,50 (quatro metros e cinqüenta centímetros).

Assim sendo, e tendo como objetivo manter a coerência das disposições do Substitutivo, propomos também a alteração do art. 323.

- Toto Cavalcanti

Senador ~~TOTO CAVALCANTI~~

EMENDA 90

Senador Antonio Carlos Magalhães

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	PLC 73/94 - (Substitutivo)

Autor: SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
105	4º		

Texto e Justificativa

O art. 105, do Substitutivo passa a conter a seguinte redação, suprimindo-se, ainda o atual § 4º, renumerando-se o parágrafo seguinte.

"Art. 105 - Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruídos avaliados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidos pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo Órgão Federal competente, para emissão de gases, substâncias poluentes e ruídos."

JUSTIFICAÇÃO

Com as normas gerais editadas pelo CONTRAN e pelo órgão federal competente, ninguém melhor para operacionalizar a execução das

inspeções do que o órgão competente para autorizar a circulação dos veículos através da expedição de seu licenciamento anual, ou seja os DETRANs.

Por outro lado, apenas o organismo executivo do trânsito de cada unidade da Federação poderia evitar o conflito de interesses localizados, mormente entre municípios limítrofes ou com características sócio-econômicas distintas.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

EMENDA 91

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
160796	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor: Senador José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
105	3º		

Texto e Justificativa

O § 3º do art. 105 passa a ter a seguinte redação:

"§ 3º - Os profissionais encarregados da realização das inspeções de segurança veicular e de emissão de poluentes deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, de conformidade com as normas que regem as instituições mencionadas no "caput" deste artigo.

Justificação

Manter coerência com o "caput" do artigo, que estabelece inspeção obrigatória tanto para as condições de segurança quanto para as emissões de poluentes.

EMENDA 92

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
160796	Substitutivo ao PLC nº 73/94

Autor
Senador José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
105	4º		

Texto e Justificativa

O parágrafo 4º do artigo 105 passa a ter a seguinte redação:

"§ 4º - Cabe aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, concorrentemente, legislar, organizar e inspecionar, diretamente ou por entidade credenciada, a emissão de gases poluentes e ruídos, devendo o CONTRAN e o CONAMA estabelecer normas para que essa inspeção se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que trata este artigo".

Justificação

Melhor expressar a competência concorrente dos três níveis de Governo, incluído o Distrito Federal.

Compatibilizar a redação do parágrafo com o "caput" e com o parágrafo 1º do artigo, que se referem à inspeção de veículos e ao credenciamento de entidades idôneas para tanto. Já o parágrafo 4º se refere à prestação de serviços sob regime de concessão ou permissão.

Ora, inspeção é ato de poder de polícia e não de prestação de serviços. Se feita por terceiros, estes são credenciados e não concessionários ou permissionários.

Por último, também o CONAMA pode estabelecer normas de integração para inspeção veicular.

EMENDA 93

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
106		I	

Texto e Justificativa

O Inciso I do art. 106 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

"Art. 106. .....

I - Cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé".

Justificação

A presente emenda objetiva recuperar a disposição do Inciso I do Art. 111 do PL da Câmara, que excetuava da exigência os veículos que trafegam em percursos onde seja permitido aos passageiros viajar em pé. Por motivos óbvios, impõe-se a ressalva - mormente quando se sabe que Estados e Municípios estão legislando sobre matéria de trânsito, o que é inconstitucional.

Sala das sessões, em _____ de 1996

Assinatura

Página Inicial		Página Final
1	de	

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 94

PLC Nº 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 106, inciso I do Substitutivo:

Alterar a redação para:

"I - Cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé."

JUSTIFICATIVA: Incorpora a disposição do inciso I, Art. 111 do PL da Câmara. Por múltiplas razões é recomendável essa ressalva, mormente quando se sabe que estados e municípios estão legislando sobre matéria de trânsito, ignorando a sua inconstitucionalidade. Enquanto o CONTRAN não se pronuncia, pode surgir um novo aleijão.

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 95

O inciso I do Art. 106 passa à seguinte redação:

Art. 106 - .....

"I - Cinto de segurança, conforme regulamentação do CONTRAN, com exceção dos assentos destinados aos passageiros dos veículos de transporte coletivo em percursos em que seja permitido viajar em pé."

JUSTIFICATIVA

Por múltiplas razões é recomendável esta ressalva, mormente quando se sabe que estados e municípios estão legislando sobre matéria de trânsito, ignorando a sua inconstitucionalidade.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 96 DE 1996

O Inciso II, do artigo 106 do Substitutivo, do PLC 73/94, passa a ter a seguinte redação:

II - para os veículos de transporte e de condução escolares, os de transportes de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 Kg (quatro mil e quinhentos e trinta e seis quilogramas), faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamentos registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

JUSTIFICATIVA:

No mercado brasileiro, existem empresas que seguem projetos de procedência dos EUA, onde é estabelecido que os veículos leves de transportes de carga tem peso bruto total até 4.536 Kg (10.000 libras).

Nos EUA, a obrigatoriedade dos tacógrafos, é somente para veículos pesados de transporte de carga, ou seja, acima de 4.536 Kg (10.000 libras).

Na Europa a exigência de tacógrafos não conflita com essa série de modelos, isto é, pick-ups, uma vez que nas montadoras européias, acima desta categoria são fabricados apenas caminhões.

No Japão, a obrigatoriedade é para veículos de transporte de carga com, peso bruto total acima de 8.000 Kg, ou capacidade de carga superior a 5.000 Kg.

Portanto, o valor ora proposto coloca o Brasil, dentro dos níveis internacionais de legislação de trânsito.

Sala das Sessões em

Senador GERSON CAMATA

EMENDA 97 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao inciso II do art. 106 do substitutivo a seguinte redação:

Art. 106. .....

II - para os veículos de transporte e de condução escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 Kg (três mil e quinhentos quilogramas), equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

Justificação

Com esta emenda objetiva-se retirar do texto a expressão "faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos"

Entendo que a colocação dessas faixas nas laterais dos veículos não tem a maior utilidade para a segurança do trânsito, visto que se um condutor que esteja

trafegando em via perpendicular não "enxerga" um veículo de grande porte, certamente não enxergará a referida faixa.

Na traseira, já existe a previsão legal de que os parachoques sejam pintados nas cores amarela e preta, que simbolizam internacionalmente a sinalização de atenção.

Há que se ressaltar, ainda, que a condução de escolares mereceu um capítulo especial, estabelecendo, no artigo 135, exigências para autorização. No inciso III daquele dispositivo, inclusive, está prevista a utilização de faixa identificadora da destinação do veículo.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 98 DE 1996

Dê-se ao inciso II, do artigo 106, do Substitutivo do PLC 73/94, que institui o novo Código de Trânsito Brasileiro, a seguinte redação:

Art.106 .....

II - Para veículos de transporte e de condução de escolares, ou de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto superior a 4536 Kg, faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo,

JUSTIFICATIVA

Com a redação proposta estamos buscando manter na legislação brasileira os limites praticados internacionalmente, no que diz respeito ao uso obrigatório do equipamento registrador de velocidade e tempo para os veículos de carga.

Nos Estados Unidos da América este equipamento é empregado nos veículos que não se enquadram na classificação de "veículos leves de carga", portanto, que possuem peso bruto total de até 10.000 lb., equivalentes a 4.536Kg. Lá o **"on board registrer"** é obrigatório para os veículos que ultrapassam este limite.

Na Europa a exigência de registradores de velocidade e tempo (tacógrafos) se dá para as categorias de veículos denominadas na classificação européia de N2 (caminhões para transporte de carga de PBT entre 3.500 Kg e 12.000 Kg) e N3 (caminhões com PBT superior a 12.000 Kg.

As montadoras européias produzem apenas caminhões com PBT acima de 350 Kg.

No Japão onde é exigido o uso de tacógrafos, estes são aplicados para veículos de transporte de carga de PBT acima de 800 Kg ou com capacidade de carga líquida superior a 500 Kg.

No Brasil, dada a predominância da economia rural, são muito difundidas as **pick-ups,** originárias de projetos americanos nas quais o PBT situa-se muito próximo dos 3.500 Kg, em alguns casos pouco acima desse limite.

Dessa forma, pretendo dar ao dispositivo uma redação que ressalve esses veículos que não possuem como característica principal o transporte de carga. As pick-ups são veículos de múltiplos empregos e com grande possibilidade de manobra sem os riscos para o trânsito que os caminhões e outros veículos pesados apresentam.

Com a redação proposta estamos buscando manter o dispositivo harmônico com as normas de segurança européias e americanas, porém respeitando as particularidades da produção nacional de veículos.

Também, não podemos nos descurar que ao estabelecer em lei um limite muito reduzido, poderemos estar prejudicando os veículos nacionais em detrimento dos estrangeiros em circulação internacional. Não parece conveniente para os Brasil fixar limites inferiores ao países do MERCOSUL ou do restante do mundo.

Senador **GERSON CAMATA**

EMENDA 99

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor
SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
106		II	

Texto e Justificativa

Dê-se ao inciso II do artigo 106 a seguinte redação:

Art. 106.....

.....

II - para os veículos de transporte e de condução de escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga, obvservados os limites de peso bruto total a serem estabelecidos pelo CONTRAN, equipamento registrador instantâneo de velocidade e tempo.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação em vigor, estabelece a obrigatoriedade do registrador de velocidade e tempo, para os veículos de carga com PBT igual ou superior a dezenove toneladas.

Pelo Projeto, aquele limite nos veículos de carga fica reduzido a três mil e quinhentos quilogramas, equivalentes a 3,5t.

Ao aplaudir a iniciativa que estabelece controle rigoroso sobre a velocidade e tempo contínuo de operação dos veículos de carga questiono se a brusca redução do limite de 19t para 3,5t seja o ideal

Ressalte-se que o limite de 3500 Kg foi estabelecido pela Câmara dos Deputados sem que se tenha demonstrado por estatísticas ou mesmo invocação de legislação internacional, a vantagem do estabelecimento de um limite tão reduzido.

O Projeto estabelece que compete ao CONTRAN dispor sobre os equipamentos obrigatórios dos veículos, bem como suas especificações técnicas. Também, fixa no art. 318, inciso I, alínea "s" que, enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN, fica mantido que dentre outros, os veículos de carga com PBT igual ou superior a 19t devem obrigatoriamente utilizar o tacógrafo.

Dessa forma, seguindo a lógica do Projeto, penso que remetendo o assunto para regulamentação pelo CONTRAN será possível, após estudos do perfil dos proprietários e usuários dos veículos de carga, bem como, seu envolvimento em acidentes, dispor de maneira adequada às condições brasileiras de operação e fiscalização, o limite mínimo de PBT que sujeitará os veículos de carga ao uso obrigatório do registrador de velocidade e tempo.

Assim, o CONTRAN na qualidade de órgão técnico do sistema terá maiores e melhores condições de definir quais veículos de carga, em função do seu peso bruto total, devem ser equipados com o registrador instantâneo de velocidade e tempo.

Outro fator que devemos considerar é o processo de integração em andamento a partir do MERCOSUL. É conveniente que tenhamos limites idênticos aos dos demais países parceiros do acordo para evitar prejuízos para a frota brasileira ou benefícios para os veículos estrangeiros, quando em circulação internacional.

No tocante a aplicação de faixas de segurança nas cores branco e vermelho, concordamos com o relator que o seu emprego melhora a visibilidade dos veículos pesados. Entretanto, 3,5t é um limite muito baixo. Nessa classe de peso estão enquadradas algumas pick ups e camionetas.

Nessas condições, parece temerário fixar a obrigatoriedade em lei. Julgo mais adequado deixar a matéria para ser dosada pelo CONTRAN.

Registro, ainda, que se o objetivo das faixas é identificar os veículos sujeitos ao uso obrigatório do registrador de velocidade e tempo, o artigo 117 do Projeto já estipula que os veículos de transporte de carga e transporte de passageiros serão identificados por plaqueta, colocada em local facilmente visível, contendo dados de PBT ou PBTC e tara dos mesmos.

Assinatura

Pagina Inicial 3 de Pagina Final 3

PLC Nº 73, DE 1994

EMENDA 100

Dê-se ao inciso II do Art. 106 a seguinte redação:

Art. 106 - .....

II - Para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de 10 (dez) lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilos), faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixadas na traseira e nas laterais dos veículos, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais.

Senador FRANCELINO PEREIRA

EMENDA 101 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Suprima-se o inciso III, do art. 106, do substitutivo:

Justificação

O dispositivo a que se refere o inciso III do artigo 106 é um **chip** - dispositivo eletrônico que permite a localização dos veículos por meio de satélite.

A imposição da exigência de dispositivo de identificação automática para todos os veículos vai onerar desnecessariamente os consumidores de uma forma em geral.

Ainda que o referido dispositivo seja de baixo custo para os proprietários de veículos - aproximadamente vinte e cinco Reais -, qual o custo do equipamento de localização?

Quem será responsável pela manutenção, sigilo e divulgação das informações?

Em que este dispositivo contribuirá para a segurança do trânsito de modo a justificar a sua adoção como equipamento obrigatório?

Há que se refletir, também sobre o direito à privacidade, porque a localização de qualquer veículo será possível a partir da obrigatoriedade de instalação de dispositivo de identificação automática, cabendo, pois, ao consumidor a opção de ter ou não o seu veículo identificado automaticamente onde quer que ele esteja.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 102

Altera a redação do inciso VI do Art. 106 :

"VI - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN".

JUSTIFICATIVA

É desejável que este tipo de dispositivo seja instalado em qualquer veículo, novo ou usado, desde que seja tecnologicamente possível, segundo avaliação do CONTRAN. Se mantida a redação não haverá incentivo para a adaptação dos veículos usados, que continuarão a poluir. O que se pretende é melhorar a qualidade de vida da comunidade.

Senador **VALMIR CAMPELO**

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 103

PLC Nº 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 108 do Substitutivo:
1º - **Substitua-se** a expressão **poderá autorizar,** por **poderá admitir,**
2º - Acrescente-se ao Art. 108, parte final as expressões: **"e esteja devidamente autorizado pelo Poder Público Concedente, municipal, estadual ou federal.**

Nova redação proposta ao Art. 108:

"Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via **poderá admitir,** a título precário, o transporte de passageiros em veículos de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste código e pelo CONTRAN **e, esteja devidamente autorizado pelo Poder Público Concedente, municipal, estadual ou federal.**

JUSTIFICATIVA:

O ato de fiscalizar o uso da via pelo agente de trânsito, não se confunde com o ato administrativo da outorga da autorização, concessão ou permissão do serviço do transporte de pessoas (Art. 21, XII, "e", Art. 30, V da CF 88) através de veículos apropriados - ônibus, microônibus ou veículos do tipo taxi.

A redação com está pode levar a má interpretação, de que uma autoridade de trânsito, para a circunstância focalizada, também fica convertida em poder concedente do serviço de transporte de passageiros em veículos de carga ou misto.

Quem deve dar a primeira palavra sobre a inexistência de "linha regular de ônibus" é o poder concedente com circunscrição na área de abrangência do deslocamento necessário, para o qual não há linha de ônibus. Muitos destes deslocamentos acontecem em territórios de um município, mas é feito através de rodovias sob a circunscrição estadual e até mesmo federal. Ora, veja-se, que uma autoridade de trânsito estadual ou federal não pode dar "autorização para o transporte de passageiros", na maioria dos casos pagantes, executado dentro do município.

Então, o que pode ocorrer, sem ferir a competência para a outorga do serviço de transporte de passageiros, seja ele por ônibus ou excepcionalmente em veículo de carga, é concordar que a autoridade que dispõe do poder de conceder o serviço de transporte decida autorizar o transporte precário que se realizará em veículo de carga e assuma a sua parcela de responsabilidade, instituindo a linha regular de ônibus ou cientificando a impossibilidade momentânea de criá-la, sem contudo abrir mão da sua competência constitucional, de forma a não permitir, inclusive, o surgimento descontrolado, com evasão tributária, (ISS ou ICMS - estadual) com risco do transporte clandestino ou pirata de passageiros.

Jader Barbalho

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 104

PLC Nº 73, DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 108 do Substitutivo:
1º - **Substitua-se** a expressão **poderá autorizar**, por **poderá admitir**.
2º - Acrescente-se ao Art. 108, parte final as expressões: "**e esteja devidamente autorizado pelo Poder Público Concedente, municipal, estadual ou federal.**

Nova redação proposta ao Art. 108:

"Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via **poderá admitir**, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste código e pelo CONTRAN **e, esteja devidamente autorizado pelo Poder Público Concedente, municipal, estadual ou federal.**"

JUSTIFICATIVA:
O ato de fiscalizar o uso da via pelo agente de trânsito, não se confunde com o ato administrativo da outorga da autorização, concessão ou permissão do serviço do transporte de pessoas (Art. 21, XII, "e", Art. 30, V da CF 88) através de veículos apropriados - ônibus, microônibus ou veículos do tipo taxi.
A redação com está pode levar a má interpretação, de que uma autoridade de trânsito, para a circunstância focalizada, também fica convertida em poder concedente do serviço de transporte de passageiros em veículos de carga ou misto.
Quem deve dar a primeira palavra sobre a inexistência de "linha regular de ônibus" é o poder concedente com circunscrição na área de abrangência do deslocamento necessário, para o qual não há linha de ônibus. Muitos destes deslocamentos acontecem em territórios de um município, mas é feito através de rodovias sob a circunscrição estadual e até mesmo federal. Ora, veja-se, que uma autoridade de trânsito estadual ou federal não pode dar "autorização para o transporte de passageiros", na maioria dos casos pagantes, executado dentro do município.
Então, o que pode ocorrer, sem ferir a competência para a outorga do serviço de transporte de passageiros, seja ele por ônibus ou excepcionalmente em veículo de carga, é concordar que a autoridade de trânsito sob a via "possa admitir" desde que a autoridade que dispõe do poder de conceder o serviço de transporte decida autorizar o transporte precário que se realizará em veículo de carga e assuma a sua parcela de responsabilidade, instituindo a linha regular de ônibus ou cientificando a impossibilidade momentânea de criá-la, sem contudo abrir mão da sua competência constitucional, de forma a não permitir, inclusive, o surgimento descontrolado, com evasão tributária, (ISS ou ICMS - estadual) com risco do transporte clandestino ou pirata de passageiros.

Pedro Simon

EMENDA 105 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao § 3º do art. 111 do substitutivo a seguinte redação:

Art. 111. .....

§ 3º. Os veículos de transporte coletivo de passageiros, obedecidas as exigências estabelecidas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração de serviço, poderão conter, na parte traseira, envidraçada ou não, e nas laterais, painéis publicitários, desde que não contenham conotação política e que contribua para a redução tarifária.

Justificação

Esta emenda tem caráter eminentemente social. A veiculação de publicidades gerará receitas ao concessionário.

É sabido que o fator transporte tem grande influência na formação do custo de vida da pupulação de baixa renda, devendo ser adotadas todas as medidas tendentes a reduzir o seu peso sobre o usuário.

Ademais, há que se considerar que o transporte coletivo é um serviço público e, portanto, deve sofrer rígido controle da planilha de custos de maneira a reduzí-los.

Assim, nada mais justo de que essa receita seja considerada na planilha de cálculo tarifário, como redutor do custo do transporte, revertendo em favor dos usuários, o que já é previsto nas normas ora vigentes.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 106 1996

Dê-se a seguinte redação ao artigo 115 do Substitutivo do PLC 73/94, que institui o novo Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas refletorizadas dianteira e traseira, contendo além de outros dados de segurança, o número do chassi, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

JUSTIFICATIVA

O Projeto prevê a obrigatoriedade de inclusão de marcação do número do chassi na placa de licença como item adicional para identificação do veículo.

Dessa forma, parece desnecessário manter o uso do lacre junto à estrutura do veículo, uma vez que toda a placa de licença estará vinculada ao número do chassi do próprio veículo.

Além disso, é prevista a identificação automática do veículo por meio eletrônico, o que sem dúvida, também vinculará o número da placa de licença.

Nessas condições, a supressão do antiquado lacre, que muito contribui para a formação de corrosão nas cidades do litoral brasileiro parece cabível.

Senador GERSON CAMATA

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 107
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 120

Altere-se no "caput" do art. 120 a contração de preposição e artigo "no" que antecede a expressão "órgão executivo de trânsito" pela preposição "perante".

JUSTIFICAÇÃO

Pretende-se com esta emenda evitar interpretação equivocada de que seria necessário um duplo registro do veículo: perante o órgão executivo de trânsito estadual ou distrital e perante o órgão executivo de trânsito municipal. Como o registro deve ser único -- e perante o órgão estadual ou distrital -- o devido esclarecimento pode ser proporcionado pela emenda em apreço.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 (SUBSTITUTIVO), DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA 108

Transferir o Parágrafo Único do Art. 121 para Parágrafo 2º do Art. 131, renumerando os demais.

JUSTIFICATIVA:

Trata-se de matéria relativa a licenciamento, inserida no Capítulo do Registro de Veículos.
A proposta visa a dar coerência ao texto legal.

Sala das Sessões, em 18 de julho de 1996

Senador José Serra

EMENDA 109 , (MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Dê-se ao § 1º do art. 123 a seguinte redação:

"Art. 123.....

.....

§ 1º O prazo para o novo registro é de trinta dias corridos."

JUSTIFICAÇÃO

O art. 23 prevê, em seus quatro incisos, igual número de hipóteses motivadoras de novo registro. O § 1º, entretanto, só estabelecia prazo para o cumprimento da exigência em um dos casos. Com a nova redação proposta, a abrangência passa a ser total, para os quatro casos.

Assim, ao sanar uma falha redacional, esta emenda propicia as condições necessárias ao exercício da fiscalização, pelos órgãos executivos de trânsito, visando a coibir um dos abusos mais comuns, que é o de trafegar, de forma habitual e permanente, em um município diferente daquele onde o veículo foi emplacado, dificultando a cobrança de eventuais multas, sobretudo se o estado também for outro.

Sala das Sessões, em 24 de julho de 1966

Senador EPITÁCIO CAFETEIRA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 (SUBSTITUTIVO), DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA 110

Acrescente-se o seguinte dispositivo ao Capítulo XII, DO LICENCIAMENTO, do Projeto de Lei da Câmara nº 73 (Substitutivo), de 1994:

*"**Art.** Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder concedente."*

JUSTIFICAÇÃO

A manutenção do texto do art. 140 do Projeto de Lei da Câmara nº 73, suprimido no Substitutivo do Senado, embasa-se na imperiosa necessidade de se estabelecer, na Lei, mecanismo de interação entre as autoridades de trânsito e as de transporte, beneficiando diretamente os usuários de veículos de aluguel e. indiretamente, toda a coletividade, mediante aumento da arrecadação de impostos.

Estabelece a Constituição Federal que compete aos Municípios "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos, de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial". Não havendo, entretanto, qualquer vinculação entre a expedição do certificado de permissão ou concessão pelo órgão competente e o fornecimento das chamadas "placas vermelhas" para prestação do serviço público por ônibus ou taxi, crescerá, indubitavelmente, a prática de atividade irregular ou clandestina de transporte no País.

Além de fomentar atividades clandestinas, essa irregularidade induz o agente de trânsito a acreditar que tais veículos estão sob a direta fiscalização do órgão público que gerencia serviços de transporte em sua circunscrição, ficando uma lacuna nesse serviço de caráter inegavelmente essencial. Assim, vincular a concessão de licenciamento do veículo de aluguel à comprovação da devida autorização para prestação do serviço possibilita controle mais eficiente por parte do poder público, uma vez que só serão licenciados aqueles prestadores de serviço devidamente avaliados pelo poder concedente.

São, portanto, complementares as ações relativas à fiscalização quanto às normas de segurança dos veículos e o uso devidamente regularizado dos veículos de aluguel. Afinal, veículos usados, de idade avançada e em precário estado de manutenção – utilizados nos chamados "fretamentos, excursões e em linhas piratas" – têm sido uma das principais causas dos altos índices de acidentes de trânsito. E, além de provocarem danos aos usuários, muitos deles, não autorizados pelo poder concedente, são causadores de inestimável evasão de impostos.

Em face do exposto, propõe-se a presente vinculação – licenciamento do veículo de aluguel e autorização do poder concedente para prestar o serviço – nos termos desta Emenda.

Sala das Sessões, em

Senador **José Fogaça**

EMENDA 111

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
999			

Texto e Justificativa

Acrescente-se ao Capítulo XII, do Licenciamento:

"Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente."

Justificação

A circulação ou tráfego de veículos de transporte de passageiros, com fins econômicos ou comerciais, dependerá, em qualquer circunstância, de autorização do poder concedente, seja ele dos Municípios, dos Estados ou do Governo Federal.

A exploração dessa atividade não deve estimular a clandestinidade, que sempre acompanha a falta de fiscalização das condições de segurança de veículos, geralmente velhos e desgastados.

É acentuado o índice de graves acidentes de trânsito com veículos empregados nos chamados fretamentos, excursões e em linhas piratas, que têm levado muitos órgãos públicos aos tribunais para responderem, solidariamente, por indenizações decorrentes de omissões em suas responsabilidades fiscalizadoras.

Sala das Sessões, em _____ de 1996

Assinatura

Página Inicial		Página Final
1	de	

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 112

Acrescente-se ao Capítulo XII, DO LICENCIAMENTO:

"Art. - Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente."

JUSTIFICATIVA

Fica mantido o espírito do art. 140 do PLC nº 73. Ele, no entanto, circunscreve-se ao transporte de linha regular, quando devem merecer maior atenção, justamente, os demais serviços fora do controle estatal.

Esta providência embasa uma conveniente e necessária interação entre as autoridades de trânsito e de transporte, complementar às normas de segurança da circulação nas vias públicas e do uso regular de certos veículos.

É insuficiente o título de propriedade de um ônibus ou de automóvel para habilitar-se às chamadas "placas vermelhas", que identificam os veículos de exploração com fins comerciais do transporte de pessoas por ônibus ou táxi.

Constitucionalmente, os serviços prestados por ônibus e táxi, são delegáveis a entes particulares mediante autorização, concessão ou permissão (art. 21, XII, "e", art. 30, V da CF de 88).

O fornecimento indiscriminado de placas vermelhas, além de fomentar a atividade irregular ou clandestina, induz o agente de trânsito a acreditar que tais veículos estão sob a direta fiscalização dos exigentes órgãos públicos municipais, estaduais e federal, que gerenciam o serviço de transporte em suas circunscrições, mantendo sob permanente vistoria, o estado de conservação dos veículos registrados.

Veículos usados, com idade avançada e precários, utilizados nos chamados fretamentos, excursões e em linhas piratas engrossam, assustadoramente, as estatísticas dos graves acidentes de trânsito, como também presumem-se pelas facilidades encontradas, são causadores de inestimável evasão dos impostos - INSS, ICMS, ETC...

Não se impede que firmas ou alguém adquira um ônibus para uso próprio e o licencie. Não cobrando tarifa, passagem ou extraindo nota de fretamento comercial, receberá "placas brancas".

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 113

PLC Nº 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

Acrecente-se ao Capítulo XII, DO LICENCIAMENTO:

Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente.

JUSTIFICATIVA:

Fica mantido o espírito do art. 140 do PLC nº 73. Ele, no entanto, circunscreve-se ao transporte de linha regular, quando devem merecer maior atenção, justamente, os demais serviços fora do controle estatal.

Esta providência embasa uma conveniente e necessária interação entre as autoridades de trânsito e de transporte, complementar às normas de segurança da circulação nas vias públicas e do uso regular de certos veículos.

É insuficiente o título de propriedade de um ônibus ou de automóvel para

habilitar-se às chamadas "placas vermelhas", que identificam os veículos de exploração com fins comerciais do transporte de pessoas por ônibus ou taxi.
Constitucionalmente, os serviços prestados por ônibus e taxi, são delegáveis a entes particulares mediante autorização, concessão ou permissão (art. 21, XII, "e", art. 30, V da CF 88).
O fornecimento indiscriminado de **placas vermelhas**, além de fomentar a atividade irregular ou clandestina, induz o agente de trânsito a acreditar que tais veículos estão sob a direta fiscalização dos exigentes órgãos públicos municipais, estaduais ou federal, que gerenciam o serviço de transporte em suas circunscrições, mantendo sobre permanene vistoria. o estado de conservação dos veículos registrados.
Veículos usados, com idade avançada e precários, utilizados nos chamados fretamentos, excursões e em linhas piratas engrossam, assustadoramente, as estatísticas dos graves acidentes de trânsito, como também presumem-se pelas facilidades encontradas, são causadores de inestimável evasão de impostos - ISS, ICMS etc.
Não se impede que firmas ou alguém adquira um ônibus para uso próprio e o licencie. Não cobrando tarifa, passagem ou extraindo nota de fretamento comercial, receberá "placas brancas".

Jadir Barbosa

EMENDA DE PLENÁRIO N° 114

PLC N° 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

Acrescente-se ao Capítulo XII, DO LICENCIAMENTO:

Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente.

JUSTIFICATIVA:

Fica mantido o espírito do art. 140 do PLC nº 73. Ele, no entanto, circunscreve-se ao transporte de linha regular, quando devem merecer maior atenção, justamente, os demais serviços fora do controle estatal.
Esta providência embasa uma conveniente e necessária interação entre as autoridades de trânsito e de transporte, complementar às normas de segurança da circulação nas vias públicas e do uso regular de certos veículos.
É insuficiente o título de propriedade de um ônibus ou de automóvel para habilitar-se às chamadas "placas vermelhas", que identificam os veículos de exploração com fins comerciais do transporte de pessoas por ônibus ou taxi.
Constitucionalmente, os serviços prestados por ônibus e taxi, são delegáveis a entes particulares mediante autorização, concessão ou permissão (art. 21, XII, "e"; art.30, V da CF 88).
O fornecimento indiscriminado de **placas vermelhas**, além de fomentar a atividade irregular ou clandestina, induz o agente de trânsito a acreditar que tais veículos estão sob a direta fiscalização dos exigentes órgãos públicos municipais, estaduais ou federal, que gerenciam o serviço de transporte em suas circunscrições, mantendo sobre permanente vistoria, o estado de conservação dos veículos registrados.
Veículos usados, com idade avançada e precários, utilizados nos chamados fretamentos, excursões e em linhas piratas engrossam, assustadoramente, as estatísticas dos graves acidentes de trânsito, como também presumem-se pelas facilidades encontradas, são causadores de inestimável evasão de impostos - ISS, ICMS etc.

Não se impede que firmas ou alguém adquira um ônibus para uso próprio e o licencie. Não cobrando tarifa, passagem ou extraindo nota de fretamento comercial, receberá "placas brancas".

Pedro Simon

EMENDA 115 , (ADITIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Acrescente-se ao art. 133, parágrafo único com a redação seguinte:

"Art. 133. .....

.....

Parágrafo Único. Para transitar por mais de trinta dias em município diferente daquele onde foi licenciado o veículo, é obrigatório o visto do órgão executivo de trânsito local."

JUSTIFICAÇÃO

É prática abusiva assaz freqüente, que este Código de Trânsito Brasileiro deve coibir, o tráfego usual e permanente nas vias urbanas municipais de veículos licenciados em outros locais (que nunca pagam suas multas por infrações de trânsito).

Como o Município é responsável pela construção e conservação dos logradouros públicos utilizados pelos veículos, é justa a exigência de visto do órgão executivo de trânsito local, arcando o usuário com o pagamento de eventual taxa, estabelecida pela legislação municipal.

Sala das Sessões, em 24 de julho de 1966

Senador EPITÁCIO CAFETEIRA

EMENDA 116

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Supressiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
134			

Texto e Justificativa

Suprimir o Art. 134.

Justificação

O artigo não se justifica, já que a responsabilidade pelas infrações está regulamentada no Artigo 256.

Ademais, o novo proprietário não responde solidariamente e sim exclusivamente, já que é o único responsável pelo veículo a partir da data do registro e transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais.

Sala das Sessões, em _____de 1996

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	

PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 117

Alterar o Art. 134:

"Art. 134 - Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário responderá solidariamente pelas infrações cometidas até a data do registro de transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma estabelecida nos Arts. 123 e 124."

JUSTIFICATIVA:

É obvio que o novo proprietário responderá pelas infrações cometidas, portanto a adequação proposta visa atingir os novos proprietários quando não regularizam a transferência do veículo de imediato.
Se mantida a redação atual, no prazo entre a venda do veículo e a efetiva regularização da documentação, não haverá responsável pela infração, gerando impunidade.

Sala das Sessões, em 25 de Julho de 1996

Lucia Vanconcar

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 118

O Art. 134 passa a vigorar com a seguinte redação :

"Art. 134 - No caso de transferencia de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do estado dentro de um prazo de 30 dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação".

JUSTIFICATIVA

É comum os proprietários assinarem em branco o documento de transferência e o novo proprietário não comunicar a compra e as alterações dos dados aos DETRAN's, provocando inúmeras reclamações dos antigos proprietários que não se acham responsáveis pelas novas infrações cometidas.

Desta forma, fica clara a responsabilidade do antigo proprietário de comunicar a transferência do veículo, possibilitando uma atualização rápida do cadastro e transferindo ao novo proprietário a responsabilidade de atualizar a documentação do veículo.

Senador **VALMIR CAMPELO**

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 119
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 139

Acrescentem-se no "caput" deste artigo, após a expressão "do Estado" a expressão "ou do Distrito Federal" e, após a expressão "sede estadual", a expressão "ou distrital".

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aditiva supre lacuna do dispositivo que, pela redação original omite a necessária referência ao órgão executivo de trânsito do Distrito Federal. Confiamos, assim, em seu acatamento.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA 120 , DE 1996, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Acrescente-se ao art. 139 um novo inciso (IV), nos seguintes termos:

"

"Art. 139 .....

.....

IV - apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela concessão ou autorização.

....."

J U S T I F I C A T I V A

A presente emenda propõe a restauração do art. 317, do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (Nº 3.710/93, na Casa de origem), aprovado na Câmara dos Deputados, que objetivou atender ao clamor público, no que tange a resguardar a segurança dos usuários de veículos automotores de transporte coletivo de passageiros, de escolares ou de produto perigoso.

Nada mais correto. É a segurança dos usuários, neles se incluindo idosos e crianças, que precisam ser protegidas nos tumultuados dias em que vivemos. Muitas são as informações da mídia falada e escrita, quanto a crimes hediondos, como estupros e seqüestros, envolvendo motoristas profissionais.

É imperioso que a Lei mantenha tal dispositivo já aprovado pela Câmara e para que não haja necessidade de alteração no atual Sustitutivo é que propomos esta inclusão na forma de mais um inciso no art. 139, que trata da habilitação dos motoristas profissionais.

Sala das Sessões

Senador

EMENDA 121 ,(MODIFICATIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

O Art. 144 passa a vigorar acrescido de §§ 1° e 2° na forma abaixo:

Art. 144. .....

§ 1°. O candidato a conduzir veículo de transporte coletivo ou individual de passageiros, bem como o destinado ao transporte coletivo de escolares, deverá apresentar certidão negativa do serviço competente de anotação dos feitos criminais ajuizados, relativamente aos crimes de roubo, seqüestro, estupro, atentado violento ao pudor, corrupção de menores e tráfico de drogas.

§ 2°. A certidão, a que se refere o parágrafo anterior, deverá ser renovada na periodicidade prevista no art. 148 ou quando o condutor habilitar-se para outra categoria.

JUSTIFICATIVA

Quem se propõe a conduzir passageiros, seja em ônibus ou táxi, bem como escolares, deve possuir uma conduta moral que proteja quem se utiliza desses serviços. É inadmissível, por exemplo, que um motorista de táxi seja um seqüestrador ou um estuprador. Do mesmo modo, se ele responde a crimes contra os costumes ou por tráfico de drogas, sobretudo quando dirige veículo de transporte de escolares.

Sala das Sessões, em 18 de julho de 1996.

Senador **Lúcio Alcântara**

EMENDA 122 , DE 1996, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

O art. 144 passa a vigorar acrescido dos §§ 1º e 2º, nos seguintes termos:

"Art. 144 .....

§ 1º O candidato a conduzir veículo de transporte coletivo ou individual de passageiros, bem como o destinado ao transporte coletivo de escolares, deverá apresentar certidão negativa do serviço competente de anotação dos feitos criminais ajuizados, relativamente aos crimes de roubo, seqüestro, estupro, atentado violento ao pudor, corrupção de menores e tráfico de drogas.

§ 2º A certidão, a que se refere o parágrafo anterior, deverá ser renovada na periodicidade prevista no art. 148 ou quando o condutor habilitar-se para outra categoria".

JUSTIFICATIVA

Quem se propõe a conduzir passageiros, seja em ônibus ou táxi, bem como escolares, deve possuir uma conduta moral que proteja quem se utiliza desses serviços. É inadmissível, por exemplo, que um motorista de táxi e, sobretudo, de veículo de transporte de escolares, seja um estuprador ou seqüestrador.

Sala das Sessões, em

Senador
João Rocha

EMENDA 123, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Suprima-se, do texto do artigo 159 do substitutivo, a expressão **"independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença".**

Justificação

O instituto da prescrição, como extintor da pretensão punitiva do Estado, no caso do art. 159 do Substitutivo, está relacionado com as penas *in concreto*, não sendo correta, pois, a sua desconsideração.

Por outro lado, a autoridade de trânsito poderá, pela parte remanescente do dispositivo e sempre que a exigência de novos exames não for parte da pena imposta pelo Poder Judiciário, exigir novos exames dos condenados por delito de trânsito.

Portanto, a supressão proposta visa prestigiar o conceito jurídico do instituto da prescrição, sem invalidar a intenção do autor do dispositivo.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 124 AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Suprima-se o § 9º, do art. 158, do substitutivo:

Justificação

É demasiado exagero permitir a um empregador, mesmo o privado, reter a Carteira Nacional de Habilitação de seus empregados que forem acometidos de doenças que os impeçam para a direção de veículos.

Essa é uma competência absolutamente estranha à relação de trabalho e que, respeitadas as opiniões em contrário, não merece a minha aprovação.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 125

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Supressiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
153	9º		

Texto e Justificativa

Suprimir o Art. 158, § 9º, do Substitutivo.

Justificação

Constitui poder extravagante conferido ao empregador dispor, através de juízo e avaliação quase discricionários, sobre o estado de saúde do trabalhador, impondo uma interdição ao direito de trabalho. A simples comunicação à autoridade, para ela reter a CNH, já seria uma temeridade do ponto-de-vista jurídico, em face de suas evidentes repercussões trabalhistas.

Assinatura

Página Inicial		Página Final
1	de	

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 126

PLC Nº 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 158, § 9º do Substitutivo - **Suprimir**

JUSTIFICATIVA : É um poder extravagante conferido ao empregador de intervir através de um juízo e avaliação quase discricionários sobre o estado de saúde do trabalhador, impondo uma interdição ao direito de trabalho. A simples comunicação à autoridade para ela reter a Carteira Nacional de Habilitação já seria uma temeridade do ponto de vista jurídico face a repercussão na área da legislação trabalhista.

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA SUPRESSIVA 127

Suprima-se o § 9 do art. 158.

JUSTIFICATIVA

É um poder extravagante conferido ao empregador de intervir através de um juízo e avaliação quase discricionário sobre o estado de saúde do trabalhador, impondo uma interdição ao direito de trabalho. A simples comunicação à autoridade para ela reter a CNH já seria uma temeridade do ponto de vista jurídico face a repercussão na área da legislação trabalhista.

Sala das Sessões, em de julho de 1996.

Senador **VALMIR CAMPELO**

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 128

PLC Nº 73, DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 158, § 9º do Substitutivo - **Suprimir**

JUSTIFICATIVA: É um poder extravagante conferido ao empregador de intervir através de um juízo e avaliação quase discricionários sobre o estado de saúde do trabalhador, impondo uma interdição ao direito de trabalho. A simples comunicação à autoridade para ela reter a Carteira Nacional de Habilitação já seria uma temeridade do ponto de vista jurídico face a repercussão na área da legislação trabalhista.

Pedro Simon

EMENDA 129

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
158	9		

Texto e Justificativa

Dê-se ao § 9 do artigo 158 a seguinte redação:

Art. 158.....

.....

JUSTIFICAÇÃO

§ 9º - As entidades de direito público ou privado, quando seus servidores ou empregados forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, deverão, sob pena de responsabilidade, comunicar o fato, imediatamente, ao órgão de trânsito local ou ao que houver expedido a Carteira Nacional de Habilitação.

A legislação penal define como delito a retenção de documento de identificação. Pelo texto do § 9º do art. 158 do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei da Câmara 73/94, a Carteira Nacional de Habilitação passará a ser retida.

Dessa forma, para que não se viole o direito, entendemos que a notificação compulsória ao órgão competente produzirá os efeitos desejados pelo nobre relator do projeto, pois aquele tomaria as medidas administrativas legais e cabíveis no sentido de impedir o incapacitado de permanecer de posse do documento.

Assinatura

EMENDA 130, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Altera a redação do art. 164 do Substitutivo ao PLC 73/94, passando a ter o seguinte texto:

"Art. 164 . Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue ou oito miligramas por litro de ar expelido dos pulmões, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

INFRAÇÃO: .....
PENALIDADE: .....
Parágrafo único: ....."

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta visa deixar clara a infração, a fim de possibilitar a aplicação da pena prevista, reduzindo a possibilidade de contestação, no caso de só ser efetuado o teste de bafômetro.

Esta emenda está relacionada a outras duas que apresentei com o intuito de deixar expresso na lei a utilização de equipamento alveolar para teste de alcoolemia.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 131

Artigo 164 - Dirigir sob a influência de álcool, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em nível:

I - Entre 3 decigramas de álcool por litro de sangue.
INFRAÇÃO: média
PENALIDADE: multa

II - Superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue.
INFRAÇÃO: gravíssima
PENALIDADE: multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir

Medida Administrativa: Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo Único: O limite de alcoolemia também poderá ser apurado na forma do artigo 276.

JUSTIFICATIVA:

O efeito nocivo do álcool em motoristas tem levado diversos países a reduzir continuamente os limites de alcoolemia admitidos na condução de veículos. As legislações japonesa e inglesa já estabelecem em zero o nível máximo permitido.

Ao reduzir de 8 para 6 decigramas de álcool por litro de sangue o novo código de trânsito avança no mesmo sentido de outras nações.

No entanto não fixamos qualquer penalização, mesmo que branda para aqueles que ingerem quantidades moderadas de bebidas alcoólicas, e depois dirigem.

Estudos médicos recentes revelam que concentrações inferiores a 6 decigramas já são prejudiciais a capacidade de direção.

Desta forma recomendamos a introdução de uma escala de penalizações para diferentes níveis de concentração de álcool no sangue.

SENADOR FRANCELINO PEREIRA

EMENDA 132 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Incluam-se os seguintes parágrafos no art. 166 do Substitutivo ao PLC 073/94 e, por conseguinte, acrescente-se o seguinte § 5º ao art. 279:

"Art. 166. .....

§ 1º - Todo o veículo utilizado como TÁXI deverá conter, em lugar visível aos passageiros, a obrigatoriedade de utilização do cinto de segurança, a pena imposta na hipótese de descumprimento e a responsabilidade do passageiro no caso de infração.

§ 2º - A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito consignará no auto de infração a incidência do disposto no parágrafo 1º deste artigo, bem como a qualificação do passageiro infrator.

§ 3º - Atendidas as condições previstas no § 1º deste artigo, o condutor incluirá no preço final do serviço o valor da multa que sofreu em decorrência da infração cometida pelo passageiro."

Art. 279 .....

§ 5º Na hipótese da infração prevista no art. 166 ser cometida por passageiro-usuário de táxi, o auto de infração deverá conter, ainda, as informações contidas no § 2º daquele dispositivo.

Justificação

Sendo a atividade de taxista uma profissão, meio de sustento para diversas famílias, não seria razoável admitir-se que deixasse o taxista de conduzir o passageiro que se recusa a utilizar o cinto de segurança.

Assim, pretende a emenda estabelecer a responsabilidade do passageiro que, alertado, se recusa a utilizar o equipamento obrigatório.

Não obstante, como a multa é aplicada com vinculação ao veículo, o § 3º permite ao condutor adicionar ao valor da "corrida" o da multa sofrida em decorrência da infração cometida pelo passageiro-usuário.

Em face do disposto na nova redação proposta para o artigo 166, há que se alterar, ainda, o texto do artigo 279, a fim de determinar a inclusão no auto de infração das informações contidas no § 2º do referido art. 166.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 (SUBSTITUTIVO), DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA 133

Alterar o artigo 184.

"Art. 184 - Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

I - Na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência;

II - Nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte.
Infração: Média
Penalidade: Multa."

JUSTIFICATIVA:

Havia uma lacuna na legislação, já que a regra está contida no capítulo "Das Regras Gerais de Circulação e Conduta" e a infração correspondente, agora proposta no inciso II, não constava no capítulo das Infrações.

Sala das Sessões, em 18 de julho de 1996

Senador José Serra

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 (SUBSTITUTIVO), DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA 134

Alterar o artigo 186, acrescentando os incisos:

"I - para todos os tipos de veículos.
Infração: Média
Penalidade: Multa

II - especificamente para caminhões e/ou ônibus.
Infração: Grave
Penalida: Multa"

JUSTIFICATIVA:

Os veículos de grande porte trazem enormes transtornos quando desobedecem a regulamentação estabelecida pela autoridade, principalmente nos centros urbanos, onde uma malha viária deficiente é prejudicada ainda mais pelo trânsito de caminhões e ônibus em determinados horários.
As restrições são estabelecidas pela autoridade de trânsito com base em estudos técnicos fundamentados por contagens volumétricas e a desobediência da regulamentação provoca redução da capacidade das vias, ocasionando congestionamentos.

Sala das Sessões, em 18 de julho de 1996

Senador José Serra

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 135

Inclua-se inciso X no artigo 230 :

Art. 230.....

.....

X - excedendo a Capacidade Máxima de Tração

"INFRAÇÃO: de Média a Gravíssima, a depender da relação entre o exesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN."

PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

JUSTIFICATIVA

Não é possível equiparar infrações de um caminhão com PBT de 45 toneladas, por excesso de peso de 600 kg e um de 5 toneladas.
Os grandes excessos de peso, além de destruir o pavimento, comprometem o sistema de freios e consequentemente a segurança, justificando a aplicação da infração.

Senador **VALMIR CAMPELO**

PLC 73/94

EMENDA SUPRESSIVA **136**

Artigo 246 - Suprimir a expressão "junto à guia da calçada" ...

JUSTIFICATIVA:

A modificação proposta visa corrigir uma clara deficiência de redação, pois trafegar junto a guia da calçada, como obriga o dispositivo, somente é possível quando esta área não está reservada ao estacionamento de veículos. Nas vias locais ou com baixo volume de tráfego, portanto, aquelas por onde deveria ser induzido o fluxo de veículos de tração ou propulsão humana são exatamente as que normalmente permitem o estacionamento junto a guia da calçada. A permanecer a atual redação teríamos o tráfego destes veículos direcionados para o sistema viário principal, com claros prejuízos a fluidez e, sobretudo a segurança - objetivo maior do novo código. Com a forma aqui proposta fica assegurado que os veículos de tração e propulsão humanas serão conduzidos em área que ofereçe o mínimo de conflito com o fluxo de veículos automotores.

SENADOR FRANCELINO PEREIRA

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 137

O art. 247 passa a seguinte redação:

"Art. 247 - Transportar em veículo de transporte de passageiros, carga excedente ao limite estabelecido no art. 109 deste Código."

INFRAÇÃO: .....
PENALIDADE: .....
MEDIDA ADMINISTRATIVA.....

JUSTIFICATIVA

O artigo 109 trata especificamente do assunto, definindo que o CONTRAN estabelecerá as normas de transporte de cargas em veículo de transporte de passageiros.

Senador **VALMIR CAMPELO**

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 138

O § 4° do Art. 256 passa à seguinte redação:

Art. 256 - .....

.....

"§ 4° - O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ou no Peso Bruto Total, quando for o único rementente da carga mesmo que o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido."

JUSTIFICATIVA

A proposta tem a finalidade de melhor caracterizar a infração cometida pelo Embarcador, excluindo do texto a necessidade de ocorrer simultaneamente dois fatos distintos para responsabilizá-lo pela multa. Condicionar a responsabilidade do embarcador ao fato de que o peso declarado seja inferior ao aferido, como estabelece a redação atual pode tornar ineficaz a pretensão punitiva visto que, mesmo declarando corretamente o peso da mercadoria na nota fiscal e não ocorrendo excesso de PBT, pode ocorrer excesso de peso em um dos eixos do veículo, por má distribuição da carga transportada, fato pelo qual, como único remetente, foi responsável.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 139

PLC Nº 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 256. Parágrafos 7º e 8º do Substitutivo - **Suprimir**

JUSTIFICATIVA: Cabe à autoridade ser diligente e identificar o infrator pelos meios que dispõem. Não é razoável se esperar que alguém complete a sua tarefa mediante "entrega ou denúncia, especialmente quando se trata do seu empregador, proprietário do veículo.

Ora, ninguém pode ser constrangido a depor contra si. De outra forma, como empregador seria invalidado perante a justiça do trabalho, qualquer medida disciplinar que viesse a tomar contra o seu empregado.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 140

PLC Nº 73, DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

ART. 256, Parágrafos 7º e 8º do Substitutivo - **Suprimir**

JUSTIFICATIVA: Cabe à autoridade ser diligente e identificar o infrator pelos meios que dispõem. Não é razoável se esperar que alguém complete a sua tarefa mediante "entrega" ou denúncia, especialmente quando se tratar do seu empregador, proprietário do veículo.

Ora, ninguém pode ser constrangido a depor contra si. De outra forma, como empregador seria invalidado perante a justiça do trabalho, qualquer medida disciplinar que viesse a tomar contra o seu empregado.

Pedro Simon

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 141

Suprima-se a palavra "condutor" dos parágrafos 7° e 8° do art. 256 .

JUSTIFICATIVA

O infrator nem sempre é o condutor, podendo ser o EMBARCADOR, o TRANSPORTADOR ou ainda outras pessoas jurídicas ou físicas, mencionadas no Código. Portanto o proprietário do veículo deverá informar os dados do INFRATOR, que por exemplo no caso de excesso de peso poderá ser o EMBARCADOR, necessitando informar seu endereço, CGC, etc.

A supressão da palavra "condutor" adequa o texto legal, abrangendo qualquer tipo de infrator.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 142

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
256	7º		

Texto e Justificativa

Alterar o § 7º do Art. 256 para:

"Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá 15 (quinze) dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, findo o qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração."

Justificação

As alterações visam a adequação do texto, já que:

- o infrator não é, necessariamente, um condutor, podendo ser um embarcador ou qualquer outra pessoa física ou jurídica mencionadas no Código.

- o prazo de 15 dias é suficiente para a indicação do infrator, já que necessariamente o proprietário do veículo tem ciência de quem o conduzia ou qual era o embarcador de sua carga no momento da infração.

- por fim, a indicação do infrator deve-se dar antes da aplicação da penalidade, pois esta será dimensionada de acordo com o número de infrações cometidas num determinado período de tempo. Sendo assim, principalmente no caso da multa, é impossível notificar a penalidade sem a prévia identificação do infrator.

Assinatura

Página Inicial	de	Página Final
1		

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 143

O § 8° do Art. 256 passa à seguinte redação:

Art. 256 - .....

.....

"§ 8° - Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicado pelo número de infrações iguais cometidas nos últimos doze meses."

JUSTIFICATIVA

Multiplicar dez vezes a multa em qualquer circunstância é colocar todos os infratores, contumazes ou não, na mesma vala comum. A proposta visa calcular o valor da multa adicional a partir do número de infrações idênticas para as quais a empresa jurídica não indicou o infrator(reincidência da pessoa jurídica).

Senador VALMIR CAMPELO

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 144

Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 256:

Art. 256 .....
.....

"§ 9° - O fato do infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3° do art. 257 e art. 258 e seus parágrafos."

JUSTIFICATIVA

Deixar explicito que o infrator, sendo pessoa jurídica, como por exemplo, embarcadores, empresas de ônibus transportadores, organizadores de eventos não autorizados terá sua multa calculada com base em suas reincidências, bem como, ao atingir 20 pontos, será apenado com multa no valor de 1000 UFIR.

Senador VALMIR CAMPELO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 (SUBSTITUTIVO), DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA 145

Acrescente-se ao art. 257 o seguinte dispositivo:

"Art. 257 .....

.....

Parágrafo 1º Os municípios poderão alterar, mediante lei específica, os valores das multas de sua competência, nos termos do inciso VI do art. 24.

...."

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto do Código de Trânsito Brasileiro (Substitutivo) estabelece, em linhas gerais, critérios para a identificação das infrações e a imposição de penalidades e sanções administrativas. Os valores das multas foram fixados em termos referenciais, válidos para todo o País, segundo os diferentes níveis de gravidade, com o objetivo precípuo de inibir a prática de irregularidades que possam comprometer a segurança e o bom desempenho do trânsito.

A manutenção de valores fixos para as multas a nível nacional certamente gerará distorções locais, em virtude das peculiaridades atinentes a cada município, tais como o nível de renda dos motoristas e o grau de dificuldade dos problemas de trânsito. Tais distorções poderiam refletir-se, por exemplo, tanto em multas excessivamente altas para pequenas cidades ou baixas para as grandes cidades, cujos problemas de trânsito são bem mais complexos que os municípios menores. No caso de cidades com problemas complexos de trânsito, o valor da multa fixa poderia não ser suficientemente elevado para desestimular o cometimento da infração, levando motoristas a negligenciarem o regulamento.

Por essa razão, propõe-se a adição de parágrafo ao art. 257, conferindo ao poder público local atribuição para alterar valores de multas de competência dos municípios, nos termos do disposto no inciso VI do artigo 24, mantidos os valores

referenciais básicos estabelecidos no Código.

Sala das Sessões, em 18 de julho de 1996.

Senador José Serra

EMENDA 146

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor
SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
259	1º		

Texto e Justificativa

Dê-se ao § 1º do artigo 259 a seguinte redação:

Art. 259.....

.....

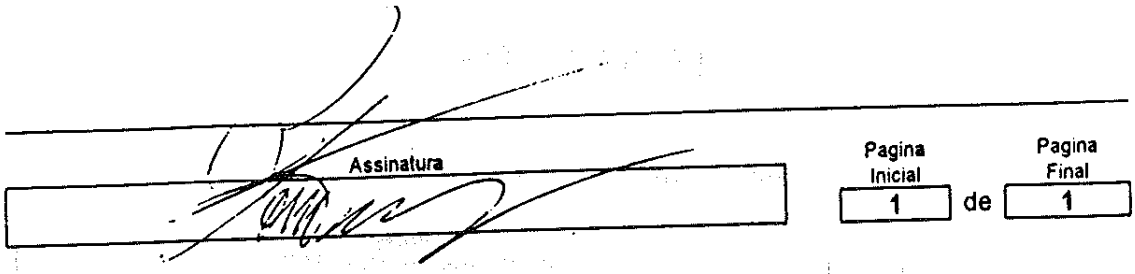
§ 1º - As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas em câmara especialmente criada pelo CONTRAN para esta finalidade.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do organismo previsto na presente emenda constitui o caminho mais correto para que haja certeza de que as multas cobradas em

um município sejam, efetivamente, recebidas por outro, onde o veículo e registrado.

Tal aperfeiçoamento traz como conseqüência a certeza de que os infratores das leis de trânsito serão punidos na forma da lei.



SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 147

Inclua-se no art. 261, o seguinte § 4° :

Art. 261.....

.....

"§ 4° - Se a irregularidade demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinalando prazo para a sua reapresentação e vistoria".

JUSTIFICATIVA

A reintrodução proposta é necessária, já que determinados reparos não poderão ser realizados no depósito.

Senador VALMIR CAMPELO

PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 148

O artigo 264 passa a ter a seguinte redação:

Art. 264 - As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, assegurando ao infrator amplo direito de defesa.

JUSTIFICATIVA

A exclusão do denominado processo administrativo visa impedir que a interpretação do artigo gere a obrigação de um procedimento com todas as fases do processo administrativo adotado pela Administração, com real demora para a solução do caso, bastando portanto que se adote a verdade matrial, o informalismo e a garantia da defesa. Os recursos, como atualmente serão direcionados às JARIs e aos órgãos superiores do administrativo tal como esclarece Hely Lopes Meirelles no seu livro Direito Administrativo Brasileiro.

Sala das Sessões, em 25 de Julho de 1996

Lúcia Vânia

EMENDA 149

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
268		IX	

Texto e Justificativa

Dê-se ao inciso IX do artigo 268, a seguinte redação:

Art.268.....

.....

IX - Realização de teste de dosagem alcoolica por via mecânica.

JUSTIFICAÇÃO

Os exames de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, através de exame clínico ou de sangue, são atos de polícia judiciária, pois, se comprovada a materialidade, serão objeto de procedimentos próprios.

Para a realização dos exames já citados, mister se faz a expedição de requisição da autoridade de polícia judiciária ao perito médico para que se proceda a elaboração do laudo subsequente que terá o valor probatório legal.

Assinatura

Pagina Inicial	de	Pagina Final
1		1

EMENDA Nº 150, AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Altera a redação do art. 275 do substitutivo ao PLC 73/94, passando a ter o seguinte texto:

"Art. 275 - A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue, ou oito miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões, comprovam que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Os testes de alcoolemia previstos neste artigo constituirão provas para todo e qualquer efeito.

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta visa o estabelecimento em lei da permissão da utilização de equipamento alveolar de teste de alcoolemia, por meio da definição dos limites de álcool por litro de ar expelido dos pulmões.

Tal medida é imprescindível, haja vista que a definição, apenas, da concentração de álcool por litro de sangue, conforme consta do texto original, impediria, por falta de definição legal do limite tolerado, a utilização do vulgarmente conhecido bafômetro, que é o equipamento técnico-científico apto para o teste do índice de concentração de álcool no ar expelido dos pulmões.

Senador SÉRGIO MACHADO

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 151

Acrescente-se no art. 275, o seguinte parágrafo :

Art. 275 .....

"Parágrafo único - O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia".

JUSTIFICATIVA

Não deixar lacunas na legislação que poderão vir a prejudicar a utilização de outros testes de alcoolemia, que não o de sangue, tal como o de ar expirado (bafômetro).

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 152 AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Altera a redação do art. 276 do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, passando a ter o seguinte texto:

Art. 276 - Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 275, será submetido a teste de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda propõe, basicamente, duas alterações no texto aprovado, quais sejam:

1 - exclui a expressão "com vítima", a fim de que o teste de alcoolemia seja realizado ainda que do acidente não resulte vítima, desde que haja suspeita de excesso de consumo de álcool, a juízo dos agentes de trânsito;

2 - a substituição da expressão "na forma regulamentada pelo CONTRAN" por "em aparelho homologado pelo CONTRAN", a fim de que o cidadão tenha a garantia da utilização de equipamentos testados pelo órgão máximo do trânsito.

Por outro lado, a homologação de aparelhos permitirá a utilização, também, de equipamento alveolar - o bafômetro - com a aprovação, também, da emenda ao artigo 275, que estabelece a concentração máxima de álcool por litro de ar expelido dos pulmões.

Esta emenda é de fundamental importância, a fim de permitir a eficácia da prevenção de acidentes de trânsito e a correta aplicação da lei.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 153

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
276			

Texto e Justificativa

Dê-se ao artigo 276 a seguinte redação:

Art. 276 - Todo condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito que for alvo de fiscalização, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 275, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado.

JUSTIFICAÇÃO

Como existe a proibição de dirigir embriagado, todo exame permitido será feito quando o condutor for fiscalizado por acidente de trânsito. mesmo sem vítima. Não há necessidade de regulamentação pelo CONTRAN, por se tratar de matéria do poder de polícia da Administração e porque os exames são aqueles previstos pelos setores científicos.

Ademais, eventual demora na regulamentação do CONTRAN, que será muito convocado pelo Código de Trânsito, impede que o dispositivo seja aplicado de imediato, assim que ocorrer a "vacatio legis.".

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

PLC 73/94
EMENDA MODIFICATIVA 154

ALTERAR A REDAÇÃO DO PARÁGRAFO 4º DO ARTIGO 279:

Art.279 -... servidor civil, estatutário ou celetista , ou ...

Justificativa

O conceito de **servidor público civil** abrange os conceitos de servidor **estatutário** e **celetista**, de acordo com a corrente doutrinária mais moderna e majoritária.

De acordo com José Afonso da Silva, em sua obra "Curso de Direito Constitucional Positivo" - 7ª edição - pág.569, o *agente público* se distingue em: "*agentes políticos*, titulares de cargos que compõem a estrutura fundamental do governo, e *agentes administrativos*, titulares de cargos, emprego ou função pública, compreendendo todos aqueles que mantém com o poder público relação de trabalho, não eventual, sob vínculo de dependência, caracterizando-se assim pela *profissionalidade* e *relação de subordinação hierárquica*." Os *agentes administrativos* são aqueles que a Constituição chama pura e simples de *servidores públicos*. Estes, segundo a Constituição repartem-se em dois grandes grupos: a) *servidores públicos civis*, que compreendem quatro categorias (art.37, I e IX):1) servidores investidos em cargos (*funcionários públicos*), servidores públicos investidos em empregos (*empregados públicos*), servidores admitidos em funções públicas (*servidores públicos em sentido estrito*) e servidores contratados por tempo determinado (*prestacionistas de serviço público temporário*); b) *os servidores públicos militares* (art.42), que compreendem *oficiais* e *graduados*.

Mais adiante, na mesma obra citada, pág. 579, ensina o mestre:

> "Os *empregos públicos*, para cujo provimento também se impõe prévio concurso público de provas ou de provas e títulos (art.37,II), são adequados à organização dos servidores das entidades de Administração indireta (sociedades de economia mista e empresas públicas) contratados no regime da legislação trabalhista (art.173, §1°)".

Assim, num primeiro momento, pode parecer desnecessário que, na redação do § 4° do artigo 279, do projeto do Código de Trânsito Brasileiro, constem as expressões "estatutário e celetista", após a expressão "servidor civil".

No entanto, há entendimento doutrinário diverso, embora minoritário, no sentido de que os empregados das sociedades de economia mista não são servidores públicos e sim agentes públicos.

Desta forma, para que não pairem dúvidas sobre a competência do servidor celetista autuar infrações de trânsito, evitando celeumas jurídicas, é de todo conveniente manter-se a palavra "celetista", no citado dispositivo.

Tal previsão é compatível com o conceito de "agente da autoridade de trânsito", constante do Anexo I, além de guardar perfeita consonância com a inclusão, dentre as entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, daquelas integrantes da administração indireta.

Sem a reinclusão, ora pleiteada, da palavra "celetista", a redação do dispositivo sob análise fica truncada, distorcendo a

intenção do legislador, pois a manutenção da palavra "estatutário", pode conduzir ao entendimento equivocado de que somente os servidores estatutários, dentre os servidores civis, poderiam autuar as infrações.

Lembre-se, por oportuno, que a palavra celetista faz parte do vocabulário oficial da língua portuguesa, encontrando-se citada em edição recente do dicionário AURÉLIO, sem falar de sua larga utilização pelos mais conceituados doutrinadores.".

Por todo o exposto, propomos que o texto final seja o seguinte

"Art. 279-§4º: " O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista, ou ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência."

A aprovação desta emenda é imprescindível para garantir a plena gestão do trânsito.

SENADOR FRANCELINO PEREIRA

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA SUPRESSIVA 155

Exclua-se do caput do art. 279 a expressão "na presença do infrator" :

JUSTIFICATIVA

Os condutores de veículos estacionados de forma irregular podem demorar horas para retornar a seus veículos, sendo inadmissível que o agente aguarde por eles para lavrar a infração. Da mesma forma, aqueles que conduzem seus veículos ultrapassando semáforos vermelhos, em excesso de velocidade, etc. é que são flagrados por agente de trânsito operando o sistema viário e por isso sem viatura, nunca estarão presentes ao se lavrar a infração.

Por outro lado, a tecnologia vem propiciando à gestão do trânsito, equipamentos dos mais diversos que comprovam a infração sem a presença de agentes de trânsito, tais como radares fotográficos e fotos de veículos ultrapassando o semáforo vermelho.

Portanto a grande maioria das infrações, principalmente aquelas cometidas nos centros urbanos, é lavrada sem a presença do condutor.

Mantida a expressão no caput, a leitura do texto legal leva a crer que lavrar o auto na presença do condutor é a regra, quando de fato é a exceção

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 156 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao § 2° do art. 279 do substitutivo a seguinte redação:

Art. 279.....

§ 2° A infração deverá ser comprovada por declaração fundamentada da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Justificação

A emenda objetiva substituir a palavra "poderá" contida no § 2° do art. 279 do substitutivo pelo vocábulo "deverá", tendo em vista que a comprovação da infração de trânsito não é faculdade posta ao alvedrio do agente de fiscalização, mas sim uma obrigação que se lhe impõe como uma evidência da legalidade do seu ato.

Diante da severidade com que a futura lei tratará o infrator, deve-se conferir ao cidadão garantias de que ele somente será punido se efetivamente tiver cometido a infração que lhe é imputada.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 157

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96	Proposição: PLC Nº 73, DE 1994			
Autor: SENADOR IRIS REZENDE			Nº Prontuário:	
Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3(X) Modificativa 4( ) Aditiva 5( ) Substitutiva Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

Modifique-se o § 2º do Artigo 279 dando-se a seguinte redação:

"Art. 279 - . . .

§ 2º - a infração poderá ser comprovada por declaração da autoridade, do agente da autoridade do trânsito, do policial militar, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN."

JUSTIFICAÇÃO

Estabelece a obtenção das mais variadas formas de comprovação da infração, esclarecendo e adequando o texto do substitutivo.

Assinatura:

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 158

O § 3° do art. 279 passa à seguinte redação :

Art. 279 -.....
.....

"§ 3° - Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo além dos constantes nos incisos I , II e III deste artigo, para o procedimento previsto no art. 280."

JUSTIFICATIVA

Tornar claro que a não assinatura do infrator é motivada pela impossibilidade da autuação em flagrante e não pela recusa, como pode parecer, já que a recusa já está tratada no parágrafo primeiro.

Senador **VALMIR CAMPELO**

PLC 73/94
EMENDA SUPRESSIVA 159

SUPRIMIR O PARÁGRAFO 4º DO ARTIGO 279

Justificativa

A redação original do § 4º do artigo 279, do Código de Trânsito Brasileiro continha a expressão **estatutário e celetista,** após a expressão **servidor civil**, objetivando estancar qualquer dúvida sobre a competência do servidor celetista, para autuar infrações de trânsito, evitando celeumas jurídicas. Seria de todo conveniente fosse mantida a palavra "celetista", no citado dispositivo. No entanto, a palavra "celetista" foi abolida do texto final do projeto.

Sem sua menção, a redação do dispositivo sob análise fica truncada, restando distorcida a intenção do legislador, já que a manutenção da palavra "estatutário", pode conduzir ao equivocado entendimento de que somente os servidores estatutários, dentre os servidores civis, teriam capacidade para autuar as infrações.

Desta forma, **apresentamos a presente emenda no sentido de excluir o citado parágrafo do texto legal,** pois sua manutenção, do modo como ficou colocado, poderá causar confusão, até mesmo porque restringe o conceito de *agente da autoridade de trânsito*, constante do Anexo I do Projeto , além de não guardar a necessária consonância com o disposto no §4º do

artigo 1°, que considera as entidades da administração indireta como componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Sala das sessões, em 25-6 J-16.-6 1996

EMENDA 160

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Introduza-se § 4º, no artigo 279, do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, com a seguinte redação;

Art. 279 - .....

.....

"§ 4º - Têm competência para lavrar o auto da infração os agentes de trânsito - servidores civis estatutários credenciados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, no âmbito de sua competência - e os policiasis militares."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de definir as competências, dentro do corpo do dispositivo de forma a deixar claro a quem cabe a tarefa de exercer a punição inerente ao Poder de Polícia do Governo, para que a própria lei seja cumprida.

Sala das Sessões, em de de 19

Senador ESPERIDIÃO AMIN

EMENDA 161

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor
José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
281			

Texto e Justificativa

Alterar o caput do Art. 281:

"Art. 281. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade"

Justificação

A expressão "ao infrator" foi retirada do caput porque a ciência também se dá ao proprietário do veículo.

É importante que o proprietário tenha ciência das infrações cometidas com seu veículo, porque, além de responder solidariamente por elas, deve abster-se de entregá-lo a condutor que seja infrator contumaz.

Sala das Sessões, em _____de 1996

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final

PCL 73/94

EMENDA MODIFICATIVA E ADITIVA 162

Alterar o caput do art. 281 e acrescentar novo parágrafo.

"Art. 281 - Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade".

- novo § - "Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela que trata o § 1° do art. 258, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento."

JUSTIFICATIVA

A expressão "ao infrator" foi retirada no caput porque a ciência também se dá ao proprietário do veículo.

É imperioso acrescentar o parágrafo proposto, pois no caso de penalidade de multa o seu não pagamento obstará o licenciamento do veículo. Cabe ao proprietário o pagamento da multa, sendo o ressarcimento do valor um assunto a a ser tratado entre êle e o condutor, sem a interferência do poder público.

Por outro lado, o proprietário precisa ter ciência das infrações que são cometidas com seu veículo, pois, deve abster-se de entregá-lo a condutor que seja infrator contumaz.

Sala das Sessões, em 25 de Julho de 1996

EMENDA 163

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Aditiva

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
281	único		

Texto e Justificativa

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao Art. 281:

"Parágrafo Único. Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do Art. 258, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo".

Justificação

É imperioso acrescentar o parágrafo proposto, pois no caso de penalidade de multa o seu não pagamento obstará o licenciamento do veículo, interesse do proprietário.

Assinatura

Pagina Inicial: 1 de Pagina Final:

EMENDA 164

Apresentação de Emendas

Data: 24.07.96

Proposição: Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário: 071

Tipo da Emenda: Modificativa

Artigo: 283

Parágrafo: Único

Inciso:

Alínea:

Texto e Justificativa

Alterar a redação do Art. 283.

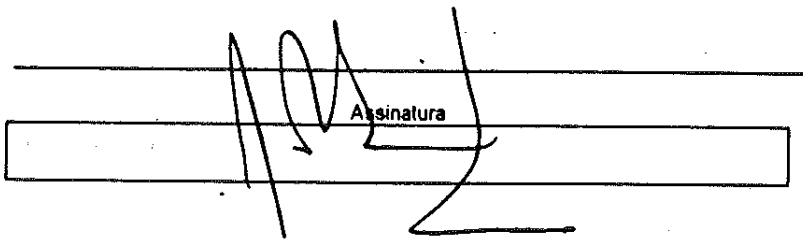
"Art. 283. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por 80% do seu valor.

"Parágrafo Único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. 257".

Justificação

Desassociar o pagamento da multa da figura do infrator, já que em inúmeros casos, principalmente de empresas, a responsabilidade do pagamento é do proprietário do veículo, que desconta o valor em folha do seu empregado.

Sala das Sessões, em _____de 1996



Pagina Inicial: 1 de Pagina Final:

EMENDA 165

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor: José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
287	Único		

Texto e Justificativa

O Parágrafo Único do Art. 287 passa a ter a seguinte redação:

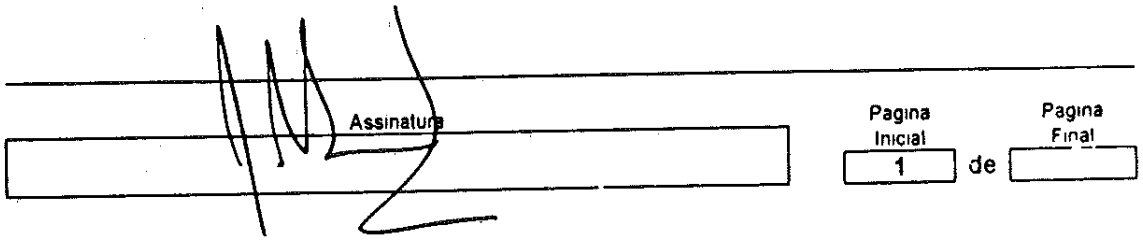
"Parágrafo Único. No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido mediante prova do recolhimento de seu valor."

Justificação

É óbvio que a autoridade que impôs a penalidade não irá recolher o valor da multa para interpor recurso.

A proposta de emenda visa apenas a adequação do texto.

Sala das Sessões, em _____de 1996



EMENDA Nº166 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

DE REDAÇÃO

Exclua-se a expressão "**caso**", da redação do inciso I do artigo 288 do Substitutivo ao PLC 073/94, passando a ter o seguinte texto:

"Art. 288. .....

I - em se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:"

Justificação

A emenda visa exclusivamente corrigir a redação do inciso I, retirando o excesso causado, provavelmente, por erro de digitação.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 167 , (ADITIVA) AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Acrescente-se parágrafo único ao art. 290, com a seguinte redação:

"Art. 290.....

.....

Parágrafo Único. As queixas contra crimes de trânsito e os registros das referidas ocorrências serão feitas nas delegacias especializadas em trânsito, sempre que as houver no local."

JUSTIFICAÇÃO

A situação do trânsito no Brasil pode ser considerada caótica, de verdadeira calamidade pública. A violência no trânsito é crescente e aqueles que a cometem permanecem na impunidade, em virtude da falta de mecanismos ágeis para a sua repressão. É imperativa a agilização dos processos de apuração de acidentes e de eventuais crimes de trânsito.

Assim, é salutar a criação de delegacias especializadas de trânsito no âmbito das polícias civis estaduais, respeitando-se a autonomia de cada Estado.

A inclusão do dispositivo proposto em lei federal está amparada pelo inciso XVI do art. 24 da Constituição da República Federativa do Brasil que estalece a competência legislativa concorrente da União, Estados e Distrito Federal sobre a organização das polícias civis.

Sala das Sessões, em 24 de julho de 1966

Senador EPITÁCIO CAFETEIRA

EMENDA 168

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
296			

Texto e Justificativa

Dê-se ao artigo 296 a seguinte redação:

Art. 296 - A pena de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, e não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

§ 1º - Na idenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.

JUSTIFICAÇÃO

A citação do atual artigo 49, § 1º do Código Penal não é recomendável, em função das constantes alterações previstas para o CP, especialmente na parte geral. Evidentemente os aplicadores adotarão o mencionado parágrafo, se outro não houver na ocasião.

O § 2º não merece permanecer em virtude da Lei nº 9.268, de 01/04/96, modificadora do art. 51, enquanto revogados os §§ 1º e 2º.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73 (SUBSTITUTIVO), DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro

EMENDA 169

Art. 1º Introduzam-se no Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, as Subseções I - Do Crime de Direção Perigosa –, e II – Outros Crimes –, constituindo-se a primeira subseção dos arts. 299 a 307, com a redação abaixo, e a segunda, dos atuais arts. 302 a 311, renumerados para 308 a 317, renumerando-se os subseqüentes:

Subseção I
Do Crime de Direção Perigosa

Art. 299. É crime dirigir perigosamente:
Pena – detenção, de dois a seis meses, e multa.

§ 1º Dirige perigosamente aquele que conduz veículo automotor, infringindo norma de trânsito, assumindo o risco de provocar desastre e ameaçando a incolumidade física de outras pessoas.

§ 2º Se resulta desastre:
Pena – detenção, de seis meses a um ano, e multa.

§ 3º Se resulta lesão corporal em outrem:
Pena – detenção, de um a dois anos, e multa.

§ 4º Se resulta lesão corporal grave:
Pena – reclusão, de dois a seis anos, e multa.

§ 5° Se a lesão é culposa:
Pena – detenção, de quatro meses a um ano, e multa.

§ 6° Se resulta morte de outrem:
Pena – reclusão, de seis a dezoito anos, e multa.

§ 7° Se o homicídio é culposo:
Pena – detenção, de dois a cinco anos, e multa.

§ 8° A pena é aplicada no mínimo e reduzida de um terço se o condutor do veículo socorre a vítima e custeia-lhe todo o tratamento médico.

§ 9° O condutor do veículo que não tenha prestado imediato socorro à vítima, mas lhe custeie integralmente o tratamento médico, poderá ser condenado no grau mínimo da pena em que estiver incurso.

§ 10. Se não presta imediato socorro à vítima, nem lhe custeia o tratamento médico, mas antes da sentença condenatória presta indenização por perdas e danos causados pelo crime, mediante acordo, terá a pena reduzida de um terço.

§ 11. Se custeia integralmente o tratamento médico e paga a indenização, a pena terá redução de dois terços.

§ 12. A pena de multa corresponderá a tantos salários mínimos quantos forem os meses compreendidos na pena privativa de liberdade aplicada ao réu.

§ 13. As penas serão aplicadas sem prejuízo da suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 14. Os prazos de prescrição para o crime de direção perigosa serão os previstos no Código Penal, contados em dobro.

Art. 300. Na hipótese de homicídio ou lesão culposos, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se o condutor do veículo, além ter socorrido e custeado todo o tratamento médico, paga à vítima, ou na falta desta, ao cônjuge, descendente ou ascendente, a indenização por perdas e danos causados pelo crime, mediante acordo, lavrado perante

o delegado de polícia, se ainda na fase do inquérito, ou perante o juiz, se já na fase da instrução.

§ 1° No caso do "caput", o Ministério Público, abstendo-se de oferecer denúncia, requererá ao juiz que decrete o perdão por sentença; se instaurado o processo, o juiz o fará de ofício.

§ 2° O juiz pode ainda deixar de aplicar a pena se as conseqüências do crime culposo atingem, exclusivamente, o cônjuge ou companheiro, ascendente, descendente, irmão e afim, em linha reta, do condutor do veículo.

Art. 301. Autuado em flagrante, o condutor do veículo somente livrar-se-á solto se prestar fiança perante a autoridade policial. Se, evadido, não o fizer nos cinco dias seguintes ao fato, o juiz decretar-lhe-á a prisão preventiva e somente a relaxará mediante fiança dobrada.

Parágrafo único. Não será autuado em flagrante o condutor do veículo que prestar imediato socorro a vítima e com ela entrar em acordo para ressarcimento dos danos materiais, lavrado perante o delegado de polícia.

Art. 302. A fiança consistirá no depósito, em favor do Fundo Penitenciário, de quantia equivalente a tantos salários mínimos quantos sejam os meses compreendidos na pena máxima privativa de liberdade do tipo em que estiver incurso o agente.

§ 1° No caso de absolvição, o saldo da fiança será restituído, depois de deduzidos os encargos a que o condutor do veículo estiver obrigado.

§ 2° No caso de condenação, deduzidos a pena de multa e o valor da indenização, o saldo da fiança será restituído; se for insuficiente a fiança, fica o réu obrigado a pagar diferença dos encargos.

Art. 303. Não fará jus aos benefícios da suspensão condicional da pena o condenado que não houver cumprido a pena de multa e pago a indenização, nem preencher os requisitos para o benefício das prisões semi-aberta e aberta, e do livramento condicional.

Art. 304. Caso haja vítima, o condutor terá o seu veículo apreendido, aplicando-se-lhe o penhor legal para cumprimento da pena de multa e pagamento da indenização por perdas e danos causados pelo crime.

§ 1° Não haverá apreensão ou penhor se não houver dano, ou se o condutor do veículo prestar imediato socorro à vítima e entrar em acordo para ressarcimento apenas dos danos materiais.

§ 2° O veículo poderá ser apreendido a qualquer tempo, para garantir o penhor legal, independentemente da apreensão em caso de evasão.

§ 3° Não haverá apreensão e penhor para o pagamento da multa administrativa.

§ 4° No curso do inquérito ou do processo, o veículo somente será liberado se paga a indenização.

§ 5° Não elide a apreensão o fato de pertencer o veículo a outra pessoa, a qual se tornará co-responsável pelo pagamento da indenização.

Art. 305. Tratando-se de veículo de empresa transportadora, a indenização por perdas e danos causados pelo crime, a multa e a fiança serão de responsabilidade da empresa, que poderá requerer ao juiz a apreensão e leilão de veículos em número necessário para o pagamento dos referidos encargos pecuniários.

§ 1° Na hipótese deste artigo, o pagamento da indenização não implicará redução ou perdão da pena, mas dará ao condutor do veículo o direito aos demais benefícios previstos.

§ 2° Não pagando a empresa a indenização e a multa a que haja sido condenado o condutor do veículo, seu empregado, no prazo constante da intimação para fazê-lo, o juiz cassar-lhe-á o alvará de funcionamento e determinará a apreensão e leilão de seus veículos, em número suficiente para cobrir os encargos referidos.

Art. 306. A vítima, o lesado, ou seu representante legal pode aderir à ação penal o pedido de indenização por perdas e danos causados pelo crime.

§ 1° Na sentença penal, o juiz fixará a indenização a ser paga à vítima, ou ao lesado, ou, na ausência deste, ao cônjuge, ascendente, ou descendente.

§ 2° O juiz mandará leiloar, se necessário, o veículo, de cujo valor apurado serão deduzidas a indenização e a multa; se o valor for insuficiente, o réu ficará obrigado a pagar a diferença dos encargos.

§ 3° A pedido da vítima ou do seu representante legal, o juiz poderá mandar leiloar o veículo a qualquer tempo, para custear tratamento médico ou alimentos, hipótese em que o valor apurado não será computado na indenização.

Art. 307. A indenização prevista nesta subseção substitui qualquer outra indenização com o mesmo fundamento, salvo a decorrente de seguro privado.

Subseção II
Dos Outros Crimes
(arts. 302 a 311 renumerados para 308 a 317)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa pôr um freio na espantosa impunidade que caracteriza os chamados "crimes do automóvel" em nosso País.

Não é por acaso que somos recordistas mundiais em acidentes de trânsito. As estatísticas mostram, com base nos laudos periciais, que a maioria esmagadora das tragédias deve-se à generalizada desobediência dos condutores de veículos às normas de trânsito. E quais as punições para esse contumaz e

danoso procedimento? As mais leves e ineficazes do mundo. Em nenhuma parte do globo mata-se no trânsito com tanta impunidade como no Brasil.

À falta de uma legislação criminal específica sobre a matéria, cai-se na vala comum do Código Penal, editado numa época em que os automóveis entre nós eram raros e sequer tínhamos estradas pavimentadas; os nossos meios de transporte urbano eram, basicamente, o bonde e a carroça-puxada-a-burro, enquanto o transporte interurbano fundamentava-se no trem "maria-fumaça" e no carro-de-boi. Nestes quase 60 (sessenta) anos decorridos, o quadro mudou completamente: as cidades agigantaram-se, uma imensa malha viária foi implantada, temos uma poderosa indústria automobilística e uma das maiores frotas de automóveis do planeta, sem que a nossa legislação criminal tenha se atualizado no mesmo passo para fazer face às novas modalidades delituosas surgidas em conseqüência da assombrosa transformação.

Caindo-se na vala comum do Código Penal, os "crimes do automóvel" são sempre enquadrados na modalidade culposa do homicídio e das lesões corporais, o que implica penas ridiculamente baixas e ineficazes, tornando o crime sem importância, eis que, consoante o ensinamento vetusto do inigualável Tobias Barreto, "a pena é a tarifa valorativa do crime". A conseqüência prática é que a polícia e a justiça, às voltas com crimes muito mais "importantes", dedica pouca ou nenhuma atenção à apuração de tais crimes, visto que a punição é praticamente nula. O raciocínio que aplicam à matéria é simplista, porém verdadeiro: "porque perder tempo com uma coisa que forçosamente dará em nada?"

Compare-se esse quadro com o vigente nos países desenvolvidos, onde um homicídio no trânsito mobiliza toda a polícia na busca e captura do criminoso e sujeita-o a penas pesadíssimas, e verificaremos que neste assunto ainda estamos na idade da pedra lascada, permitindo que no trânsito reine a mais completa selvageria e o "salve-se quem puder" generalizado.

Costumamos nos maravilhar, quando de visita ao exterior, com o respeito dos motoristas à sinalização de trânsito e aos pedestres. Quantas vezes já não nos surpreendemos ao vermos todo o trânsito parar, mal pusemos o pé em rua de cidade européia com a intenção de atravessá-la? Quanto respeito ao pedestre por parte dos condutores de veículos! Quanta civilidade e educação !

É bem verdade que tamanha civilidade se baseia em parte na educação, mas tal "educação" reside fundamentalmente nas pesadas penas e na implacável perseguição que é movida aos eventuais infratores pelo aparelho repressivo do Estado.

Nós mesmos fomos testemunha da caçada movida a um motorista que, em alta velocidade, subira em uma calçada, atropelando e matando dois transeuntes: estradas foram bloqueadas e helicópteros foram empregados na busca e prisão do criminoso, que, capturado, foi em poucos meses julgado e condenado a 28 (vinte e oito) anos de prisão! Eis aí a sólida base em que repousa a "educação" do motorista europeu.

Cremos sinceramente que, em razoável período de tempo, também atingiríamos o nível de "educação" do motorista europeu, americano ou japonês, se nos dedicássemos, com o mesmo afinco com que eles se dedicam, a perseguir e a punir implacavelmente os criminosos do trân ito.

A nossa emenda retira os "crimes do automóvel" da vala comum do Código Penal e dá-lhes configuração própria sob a denominação específica de "Crime de Direção Perigosa", que é de natureza dolosa e não comporta modalidade culposa ou tentativa, visto como se perfaz e se esgota na tão-somente conduta do agente que é também o resultado. Ao dirigir perigosamente o faz por querer e ao fazê-lo comete o crime, tendo-se aí, portanto, o dolo direto. A ocorrência de danos materiais e pessoais devidos à conduta básica são qualificadoras, ex., "mata por dirigir perigosamente", à semelhança do que ocorre em outros delitos, como o latrocínio, onde o agente "mata por roubar".

Finda-se, assim, o interminável debate travado sob a égide da inespecífica legislação criminal atual e das sutis "Fórmulas de Frank", entre os sempre derrotados nos Tribunais que defendem a tese de que os criminosos do trânsito agem com dolo eventual porque, com a sua conduta, "assumiram o risco de produzir o resultado, não lhes importando que o mesmo ocorresse ou deixasse de ocorrer" (1ª fórmula de Frank), e os sempre vitoriosos que defendem a ocorrência na matéria de culpa consciente porque "assumiram o risco confiando sinceramente que o resultado danoso não ocorreria" (2ª fórmula de Frank). Não sendo a direção perigosa crime onde haja lugar para tão eruditas e sibilinas discussões doutrinárias e jurisprudenciais, ganha-se em segurança jurídica e melhor garantem-se os interesses da sociedade e os direitos dos cidadãos, em obediência ao velho adágio latino "salus populo suprema lex esto".

Ademais, cada época tem as suas prioridades. A prioridade da nossa é o combate à violência, que tem no trânsito um dos seus melhores ambientes e no automóvel um dos seus mais terríveis instrumentos. Veja-se o absurdo a que se é

conduzido pela legislação atual: o caixa de uma empresa que pratica um desfalque está sujeito a uma pena máxima de reclusão de 5 (cinco) anos e 4 (quatro) meses, mas o motorista que mata um cidadão e deixa uma família na orfandade e no mais cruel abandono, está sujeito apenas a uma suave pena de detenção pelo máximo de 4 (quatro) anos! E ainda com direito a cumpri-la em liberdade!! Pode?

A emenda dá fim a semelhante absurdo, agravando sensivelmente as penas e fazendo sentir a repressão penal desde o início, seja apreendendo-se o veículo e o penhorando em favor da vítima, seja tornando regra a prisão do agente, que só poderá livrar-se solto caso preste pesada fiança.

Procura-se, todavia, induzir o agente ao socorro imediato da vítima e a prestar-lhe a necessária assistência médica, livrando-o da prisão em tal caso e favorecendo-o com pena mínima reduzida de um terço. Se além disso, indeniza cabalmente a vítima ou a sua família, faz jus ao integral perdão da pena. Caso isso ocorra ainda na fase policial, sequer será processado.

Dá-se especial atenção à pena de multa, tornando-a pesada em consideração ao fato de que "a parte mais sensível do corpo humano é o bolso".

Privilegia-se a indenização, trazendo-a para o âmbito do juízo criminal e tornando-a parte integrante do procedimento penal. Faculta-se às partes estabelecê-la, mas induz-se, e mesmo força-se, o seu pagamento de todas as maneiras, seja tornando a sua satisfação meio de elidir a condenação e a prisão, seja conferindo ao juiz poderes para sumariamente leiloar bens do responsável com vistas a satisfazê-la. Na verdade, a estrutura da emenda está toda dirigida à

satisfação das obrigações do agente para com a vítima, escopo que julgamos deva ser o do moderno Direito Penal, aliado à supremacia da pena material sobre a pena corporal, tornando esta apenas indutora do cumprimento da primeira, em relação à qual funcionará como dura alternativa.

As muitas vantagens da emenda são verificáveis pela sua simples leitura. Temos a firme convicção de que ela contribuirá fortemente para reduzir a criminalidade desembestada no trânsito que hoje aflige toda a sociedade, dando eficácia à lei e aos direitos da cidadania.

Sala das Sessões,

Senador JOEL DE HOLLANDA

EMENDA Nº 170 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Acrescente-se o seguinte artigo na Seção II do Capítulo XIX do Substitutivo ao PLC 073, de 1994:

> " Art. Retirar o disco ou unidade armazenadora do registro, em caso de acidente com vítima envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, com o intuito de dificultar a perícia técnica."

PENAS: Detenção, de um a seis meses, ou multa.

Justificação

É necessário aprovar esta emenda a fim de que o mandamento contido no artigo 278 se faça acompanhar de uma sanção penal, sob pena de de tornar-se uma proibição inócua.

Ademais, a ação prevista no dispositivo que se pretende incluir na parte penal, para ser punível, deve ser tendente a criar dificuldade ao trabalho da perícia técnica, a fim de tentar evitar a responsabilidade do condutor do veículo ou da empresa que explore a atividade de transporte.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 171 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Institui o Código de Trânsito Brasileiro

Dê-se ao inciso IV do parágrafo único do art. 300 do substitutivo a seguinte redação:

" Art. 300. .....

Parágrafo único. .....

IV - estiver, no exercício de sua função, conduzindo veículo de transporte público de passageiros."

Justificação

A proposta tem por escopo o aperfeiçoamento da redação dada ao inciso IV, pois ao precisar a quem se dirije a pena agravada (motorista profissional,

quando no desempenho de suas funções), possibilita a correta aplicação da mesma, com a clareza e objetividade exigida no âmbito do direito penal.

É, exatamente, dos chamados "profissionais do volante" que se deve exigir maior atenção às regras de trânsito e, consequentemente, maior responsabilidade por ações danosas.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 172 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Acrescente-se o seguinte § 2º ao artigo 300 do substitutivo, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 300. .....
§ 1º . .....
§ 2º . Se o homicídio decorreu de quaisquer das condutas descritas nos artigos 304, 307 e 310 deste Código e, se em razão das circunstâncias, ficar demonstrado que o agente assumiu o risco de produzir o resultado, responderá pela modalidade dolosa."

Justificação

Com a presente emenda, propomos a previsão legal do dolo eventual nos delitos de trânsito.

Diretamente associada a esta emenda, estamos propondo outras, referentes aos artigos 302 a 310, reduzindo as penas máximas previstas, de maneira a deixá-los no âmbito do Juizado Especial de Pequenas Causas, a fim de prestigiar o novo Instituto e garantir a aplicação da justiça.

Em face da ocorrência de morte, quando o agente conduzia veículo sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos (304), ou quando o agente participava de corrida em via pública, por espírito de emulação - os vulgarmente denominados "RACHAS" (art. 307) ou, ainda, quando o agente não guardar as medidas de segurança necessárias ao trânsito perto de escolas, hospitais e logradouros onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas (310), haverá a presunção legal de que o condutor assumiu o risco de produzir o resultado - morte, devendo, portanto, ser julgado pela prática de homicídio doloso.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 173 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Acrescente-se o seguinte § 2º ao artigo 301 do substitutivo, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 301. .....

§ 1º. .....

§ 2º . Se a lesão corporal decorreu de quaisquer das condutas descritas nos artigos 304, 307 e 310 deste Código e, se em razão das circunstâncias, ficar demonstrado que o agente assumiu o risco de produzir o resultado, responderá pela modalidade dolosa."

Justificação

Com a presente emenda, propomos a previsão legal do dolo eventual nos delitos de trânsito.

Diretamente associada a esta emenda, estamos propondo outras, referentes aos artigos 302 a 310, reduzindo as penas máximas previstas, de maneira a deixá-los no âmbito do Juizado Especial de Pequenas Causas, a fim de prestigiar o novo Instituto e garantir a aplicação da justiça.

Em face da ocorrência de lesão corporal, quando o agente conduzia veículo sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos (304), ou quando o agente participava de corrida em via pública, por espírito de emulação - os vulgarmente denominados "RACHAS" (art. 307) ou, ainda, quando o agente não guardar as medidas de segurança necessárias ao trânsito perto de escolas, hospitais e logradouros onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas (310), haverá a presunção legal de que o condutor assumiu o risco de produzir o resultado - morte, devendo, portanto, ser julgado pela prática de homicídio doloso.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 174 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao art. 302, do substitutivo a seguinte redação:

Art. 302. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio de autoridade pública:

PENAS: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constitui elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas do **caput** o condutor do veículo ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Justificação

É de fundamental importância adequar as penas propostas para o art. 302 do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade.

Por outro lado, por tratar-se de rito sumário, garante-se a aplicação da pena.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 175 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se aos arts. 303 do substitutivo a seguinte redação:

Art. 303. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

PENAS: Detenção, de três meses a um ano, ou multa.

Justificação

É de fundamental importância adequar as penas propostas para o art. 303 do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade.

Por outro lado, por tratar-se de rito sumário, garante-se a aplicação da pena.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 176 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se aos arts. 304 do substitutivo a seguinte redação:

Art.304. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

PENAS: Detenção, de seis meses a um ano, multa e suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Justificação

É de fundamental importância adequar a pena proposta para o art. 304 do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade, garantindo-se a aplicação da pena.

Por outro lado, apresentamos emendas aos artigos 300 e 301 introduzindo figura do dolo eventual quando o resultado da conduta descrita neste dispositivo for homicídio ou lesão corporal, sujeitando o agente às penas do homicídio ou da lesão corporal dolosos.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 177

Artigo 304 - Acrescentar após "sob a influência do álcool" a expressão: "em níveis superiores a 6 decigramas por litro de sangue."

JUSTIFICATIVA:

É necessário tipificar com maior precisão o que significa conduzir sob influência do álcool. Tal exigência torna-se ainda mais clara por tratar-se de crime sujeitando o condutor a detenção de seis meses a três anos.

SENADOR FRANCELINO PEREIRA

EMENDA Nº 178 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Suprima-se o art. 305 do substitutivo.

Justificação

A alteração proposta tem por escopo excluir do âmbito penal as ações que foram tipificadas no art. 305 do substitutivo pois, no nosso sentir, refogem das condutas que podem ser taxadas como delituosas.

A responsabilidade pela ingestão de bebida alcoólica deve ser restrita àquele que esteja conduzindo, ou vá conduzir, um veículo.

Penso que pode-se, em lei específica, proibir a comercialização e o fornecimento de bebidas alcoólicas em estabelecimentos comerciais situados ao longo das rodovias ou em postos de serviço situados nas áreas urbanas, mas que há certo exagero no tipo penal descrito no artigo sob comento.

Raciocinando pelo absurdo, para servir qualquer bebida alcoólica em uma festa, por força do artigo 305, o anfitrião deveria pesquisar quais de seus convidados estão ou não dirigindo seus próprios veículos, sob pena de prisão.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 179 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao art. 306 do substitutivo a seguinte redação:

Art.306. Violar a suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

PENAS: Detenção, de um a seis meses ou multa.

§ 1º. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de devolver, no prazo estabelecido no § 1º do art. 292, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

§ 2º. Na hipótese de reincidência, a pena será aumentada da metade até o dobro.

Justificação

É de fundamental importância adequar as penas propostas para o art. 306, do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade.

Proponho, ainda, a inclusão de gravame na hipótese de reincidência.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 180

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
307			

Texto e Justificativa

Dê-se ao artigo 307 a seguinte redação:

Art. 307 - Participar ou concorrer para que na via pública haja corrida, disputa ou competição, não autorizada pela autoridade competente.

JUSTIFICAÇÃO

Como bem demonstrou o relatório do Senador Gilberto Miranda, existe controvérsia doutrinária a respeito do dano potencial, bem como se há perigo concreto ou abstrato. Melhor será que o Poder Judiciário firme a jurisprudência quanto ao chamado dano potencial da incolumidade pública, ou privada. Justifica-se a inclusão do concorrente, dado que existem terceiros estimulando a corrida, como organizadores ou como passageiros.

Assinatura

Pagina Inicial	de	Pagina Final
1		1

EMENDA Nº 181', AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao art. 307 do substitutivo a seguinte redação:

Art.307. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa, competição automobilística ou de demonstração de perícia não autorizada pela autoridade competente, ou de corrida por espírito de emulação.

PENA: Detenção, de seis meses a um ano, multa e suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Justificação

É de fundamental importância adequar a pena proposta para o art. 307, do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade e. garantindo-se a aplicação da pena.

Proponho, ainda, a exclusão da expressão "desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada", haja vista que deve ser punida a conduta objetiva da prática ilegal de corrida de automóveis nas vias públicas, já que a potencialidade do dano está implícita na ação descrita, bem como a inclusão da corrida por espírito de emulação e a demonstração de perícia no tipo.

Por outro lado, apresentamos emendas aos artigos 300 e 301 introduzindo a figura do dolo eventual quando o resultado da conduta descrita neste dispositivo

for homicídio ou lesão corporal, sujeitando o agente às penas do homicídio ou da lesão corporal dolosos.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 182 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se aos arts. 308 do substitutivo a seguinte redação:

Art.308. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir:

PENAS: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Justificação

É de fundamental importância adequar a pena proposta para o art. 308 do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade garantindo-se a aplicação da pena.

Proponho, ainda, a exclusão das expressões "ou suspenso" e "gerando perigo de dano", haja vista que **a violação da suspensão do direito de dirigir está prevista no artigo 306**, e que a exigência de gerar o perigo de dano poderá afastar da aplicação da lei aqueles que, mesmo não sendo habilitados, comprovarem perícia na condução do veículo.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA Nº 183', AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se aos arts. 309 do substitutivo a seguinte redação:

Art.309. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzí-lo com segurança:

PENAS: Detenção, de um a seis meses ou multa.

Justificação

É de fundamental importância adequar a pena proposta para o art. 309 do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade.

Por outro lado, por tratar-se de rito sumário, garante-se a aplicação da pena.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MAÇHADO

PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 184

Artigo 309 - Substituir "embriaguez" por "sob influência do álcool em nível superior a 6 decigramas por litro de sangue".

JUSTIFICATIVA:

O termo "embriaguez" não apresenta a precisão necessária a um dispositivo que pretende tipificar um crime de trânsito.

SENADOR FRANCELINO PEREIRA

EMENDA 185 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Dê-se ao art. 310 do substitutivo a seguinte redação:

Art.310. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança ou avançar o sinal vermelho do semáforo nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfiles, gerando perigo de dano:

PENAS: Detenção, de um a seis meses, ou multa.

Justificação

É de fundamental importância adequar a pena proposta para o art. 310 do substitutivo, de modo a situá-lo na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995, que criou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Aquele procedimento representa um avanço na agilização dos processos, e está em conformidade com orientação traçada em recente reunião da ONU em Viena e com a tendência mundial das legislações penais, que têm em vista punir o infrator visando a sua recuperação social ao mesmo tempo que satisfaz a exigência moral de combate à impunidade, já que, por tratar-se de rito sumário, garante-se a aplicação da pena.

Para tanto, propomos a redução da pena para um máximo de seis meses, no caso da conduta típica simples.

Por outro lado, apresentamos emendas aos artigos 300 e 301 introduzindo a figura do dolo eventual quando o resultado da conduta descrita neste dispositivo for homicídio ou lesão corporal, sujeitando o agente às penas do homicídio ou da lesão corporal dolosos.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 186

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24.07.96	Substitutivo do Senado ao PLC 73/94

Autor
José Roberto Arruda

Prontuário	Tipo da Emenda
071	Supressiva.

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
311			

Texto e Justificativa

Suprimir o Art. 311 do Substitutivo.

Justificação

O artigo dispõe sobre a jornada de trabalho de condutor de veículo, tratando o assunto como caso de polícia, tipificada como crime de trânsito e em Código de Trânsito. No entanto, é matéria tipicamente para legislação do trabalho, que tem como seus agentes fiscais as Delegacias do Ministério do Trabalho em todo o País.

O empregador, diante do texto original, seria tentado a deixar de pagar as horas extraordinárias em folha ou envelope ao seu empregado, pois de outra forma estaria confessando a prestação de excesso na jornada de trabalho. Isso significa um retrocesso histórico, pois os empregados perderiam a integração salarial de tais parcelas e a União, as correspondentes contribuições sociais.

Assunto de natureza trabalhista, com previsão de pena de detenção de seis meses a um ano a responsáveis por empresas, afigura-se, à primeira vista, como um exagero, embora possua a elogiável preocupação de combater a insegurança no trânsito.

Sala das Sessões, em _____ de 1996

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 187

PLC Nº 73 DE 1994

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

Suprimir o Art. 311 do Substitutivo do Senado.

JUSTIFICATIVA:

Refere-se à JORNADA DE TRABALHO DE CONDUTOR DE VEÍCULO como caso de polícia, tipicamente como crime de trânsito e em Código de

Trânsito. No entanto, é matéria tipicamente para legislação do trabalho, que tem como seus agentes fiscais as Delegacias do Ministério do Trabalho em todo o país.

Jornada de trabalho, para o efeito deste artigo, sem distinguir o que se entende como hora de efetivo serviço prestado, das chamadas horas à disposição sem desempenho de qualquer tarefa, das ociosas em que os condutores se ausentam sem nenhum compromisso, senão o de retornar minutos antes de assumir a direção do veículo, portanto sem despender nenhum esforço físico, podendo inclusive descansar, caso mais comum, seria uma temeridade.

O empregador diante do art. 311 será tentado a deixar de pagar as horas extraordinárias em folha ou envelope ao seu empregado pois de outra forma estará, mensalmente confessando a prestação de excesso na jornada de trabalho. Isso significa um retrocesso histórico, pois os empregados perderiam a integração salarial de tais parcelas e a União, as correspondentes contribuições sociais.

Assunto de natureza trabalhista, com previsão de pena de detenção de 6 meses a um ano a responsáveis por empresas, afigura-se à primeira vista, como um exagero, embora possua a elogiável preocupação de combater a insegurança no trânsito.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 188

PLC Nº 73 DE 1994
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO

Suprimir o Art. 311 do Substitutivo do Senado.

JUSTIFICATIVA:

Refere-se à JORNADA DE TRABALHO DE CONDUTOR DE VEÍCULO como caso de polícia, tipificada como crime de trânsito e em Código de Trânsito. No entanto, é matéria tipicamente para legislação do trabalho, que tem como seus agentes fiscais as Delegacias do Ministério do Trabalho em todo o país.

Jornada de trabalho, para o efeito deste artigo, sem distinguir o que se entende como hora de efetivo serviço prestado, das chamadas horas à disposição sem desempenho de qualquer tarefa, das ociosas em que os condutores se ausentam sem nenhum compromisso, senão o de retornar minutos antes de assumir a direção do veículo, portanto sem despender nenhum esforço físico, podendo inclusive descansar, caso mais comum, seria uma temeridade.

O empregador diante do art. 311 será tentado a deixar de pagar as horas extraordinárias em folha ou envelope ao seu empregado pois de outra forma estará, mensalmente confessando a prestação de excesso na jornada de trabalho. Isso significa um retrocesso histórico, pois os empregados perderiam a integração salarial de tais parcelas e a União, as correspondentes contribuições sociais.

Assunto de natureza trabalhista, com previsão de pena de detenção de 6 meses a um ano a responsáveis por empresas, afigura-se, à primeira vista, como um exagero, embora possua a elogiável preocupação de combater a insegurança no trânsito.

Pedro Simon

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 189

Substitua-se a expressão:..."jornada de trabalho" pela "tempo de direção" do caput do Art. 311, ficando o mesmo assim redigido:

"Art. 311 - Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo automotor ou responsável por empresa de transporte, tempo de direção de condutor de veículo, superior à permitida pela legislação específica, pondo em risco a sua própria segurança ou a de terceiros."

PENAS:.....

JUSTIFICATIVA

A redação atual transforma a Jornada de Trabalho do condutor de veículo, em caso de polícia, tipificando como crime de trânsito matéria específica da

legislação do trabalho, objeto de negociações coletivas que tem como seus agentes fiscais as Delegacias do Ministério do Trabalho em todo o país

A redação atual não diferencia as horas de efetivo serviço prestado, das chamadas horas à disposição sem desempenho de qualquer tarefa, das ociosas em que os condutores se ausentam sem nenhum compromisso, senão o de reotrnar minutos antes de assumir a direção do veículo, portanto sem despender nenhum esforço físico, podendo inclusive descansar, caso mais comum.

O empregador diante da redação atual do Art. 311 será tentado a deixar de pagar as horas extraordinárias em folha ou envelope ao seu empregado pois de outra forma estará, mensalmente, confessando a prestação de excesso na jornada de trabalho. Isso significa um retrocesso histórico, pois os empregados perderiam a integração salarial de tais parcelas e a União, as correspondentes contribuições sociais.

Assunto de natureza trabalhista, com previsão de pena de detenção de 06 meses a um ano a responsáveis por empresas, afigura-se, à primeira vista, como um exagero, embora possua a elogiável preocupação de combater a insegurança no trânsito.

Daí a razão de substituirmos a expressão "jornada de trabalho" por "tempo de direção" cujo excesso, é o verdadeiro indutor de acidentes de trânsito, tendo sido objeto específico da Regulamentação (CEE) N° 3820/85 do CONSELHO, de 20 de dezembro de 1985, "relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários(cópia anexa).

Conforme pode se constatar no seu Artigo 6°, o que efetivamente se controla é o "período de condução", definindo no Art. 7° as "interrupções e períodos de repouso".

Em julho de 1992, a NTC encaminhou ofício aos Ministros do Trabalho, dos Transportes e das Relações Exteriores, solicitando a inclusão do controle do tempo de direção nos moldes estabelecidos pela Comunidade Econômica Européia - CEE. nos debates e negociações dos Sub-Grupos Técnicos do

MERCOSUL, nºs 05 - Transporte Terrestre e 11 - Relações Trabalhistas Emprego e Seguridade.

Senador **VALMIR CAMPELO**

EMENDA 190 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Altera a redação da alínea "s" do inciso I do art. 318 do substitutivo:

"Art. 318. .....

I - .....

s) registrador de velocidade, descrito no inciso II do art. 106, que substituirá o velocímetro nos veículos destinados ao transporte de escolares, e, desde sua fabricação, nos veículos novos destinados ao transporte de passageiroscom mais de dez lugares e ao transporte de carga com capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a dezenove toneladas."

Justificação

Esta emenda propõe a substituição da expressão "(tacógrafo)" por "descrito no inciso II do art. 106", a fim de evitar a utilização de nome de marca no Código, conforme está claro pela redação dada ao inciso II do art. 106.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

EMENDA 191 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao Artigo 326 e, por conseguinte, suprima-se o artigo 334 do substitutivo ao Código de trânsito:

> Art. 326. .....
> Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará a renovação do licenciamento dos veículos que tenham peso e dimensões excedentes, definindo requisitos mínimos de segurança para circulação.

Justificação

Pretende-se, com esta emenda, garantir a possibilidade de renovação do licenciamento dos veículos hoje autorizados a circular e que não possuam as dimensões e peso estabelecidos no projeto.

Estabelece, outrossim, a competência do CONTRAN para a regulamentação da renovação da licença, mediante o estabelecimento de requisitos mínimos de segurança veícular.

Fica, portanto, sem sentido o artigo 334 do substitutivo, visto que a matéria nele tratada será englobada, de forma genérica e abstrata, pelo parágrafo único que se pretende seja acrescentado ao texto do artigo 326 do substitutivo.

Ademais, no bojo do referido artigo 334 **está embutido um perdão das multas já aplicadas** e garantindo aos proprietários o direito de dispor dos mesmos **até o sucateamento**, o que, no nosso **entender atenta contra a segurança do trânsito**.

Aprovado como está, o texto do artigo 334, os proprietários dos veículos que se enquadrem naquele conceito terão o direito incontestável de renovação de licenciamento dos mesmos, independentemente de atender as condições mínimas de segurança.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 192

Inclua-se no art. 326, o seguinte parágrafo único:

Parágrafo Único - "CONTRAN regulamentará o trânsito de veículos atualmente em circulação que tenham peso e dimensões excedentes, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo".

JUSTIFICAÇÃO

A proposta apenas restabelece o parágrafo único do artigo 315 (atual 326), garantindo que os veículos que atualmente transitam devidamente autorizados pelos órgãos rodoviários e devidamente licenciados, continuem com esse direito, embora possa o CONTRAN, estabelecer requisitos de segurança.

Sala das Sessões, em de julho de 1996.

Senador **VALMIR CAMPELO**

EMENDA 193 , AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994.

"Institui o Código de Trânsito Brasileiro"

Altere-se a redação do artigo 334 do substitutivo ao Código de trânsito, passando a ter o seguinte texto:

> Art. 334. Ficam os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de 3,50 metros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de 600 quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e 1000 quilogramas no peso total, permitida a renovação do licenciamento dos veículos que atendam os requisitos mínimos de segurança veicular, conforme regulamentação do CONTRAN.

Justificação

Pretende-se, com esta emenda, garantir a possibilidade de renovação do licenciamento dos veículos hoje autorizados a circular e que não possuam as dimensões e peso estabelecidos no projeto.

Estabelece, outrossim, a competência do CONTRAN para a regulamentação da renovação da licença, mediante o estabelecimento de requisitos mínimos de segurança do veículo.

Pretende-se, também, excluir do texto do referido artigo o perdão das multas já aplicadas e da garantia aos proprietários do direito de dispor dos mesmos até o sucateamento, o que, no nosso entender atenta contra a segurança do trânsito, visto que, aprovado como está os proprietários dos veículos que se enquadrem naquele conceito terão o direito incontestável de renovação de licenciamento dos mesmos, independentemente de atender as condições mínimas de segurança.

Sala de Sessões,

Senador SÉRGIO MACHADO

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 194
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 334

Dê-se a seguinte redação ao art. 334 do substitutivo:

"Ficam os veículos-ônibus rodoviários e os de transporte de carga de dois eixos simples com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de 3,50 metros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de 600 quilogramas no

eixo dianteiro e no traseiro, e 1000 quilogramas no peso total e canceladas as notificações de infração à este respeito emitidas, garantindo-se aos seus proprietários o direito de dispor dos mesmos até o sucateamento".

JUSTIFICAÇÃO

O problema que este dispositivo busca equacionar não é restrito aos veículos-ônibus rodoviários; há veículos de transporte de cargas, encarroçados com baús fechados ou carroceria simples de caminhões que também foram produzidos com erro de fabricação no ato da pesagem. Esta emenda amplia o alcance da solução pretendida por esta norma das "Disposições Finais e Transitórias". Ademais, a "anistia" que o dispositivo encerra fica devidamente circunscrita com o acréscimo da expressão "a este respeito" após o termo "infração", dissipando dúvidas quanto a interpretação de que o dispositivo importaria em remissão irrestrita dos débitos decorrentes de multas lançadas através das notificações em questão.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 195 75

Acrescente-se parágrafo único ao art. 334:

Art. 334 .....

"Parágrafo Único - As notificações de infração a serem canceladas, são exclusivamente, aquelas cujo excesso de peso apurado estejam dentro da tolerância definida neste artigo".

JUSTIFICATIVA

Torna claro que as infrações por excesso de peso acima da tolerância regulamentada não serão canceladas.

A se manter a redação do substitutivo todas as infrações seriam canceladas, o que seria um absurdo.

Senador **VALMIR CAMPELO**

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA ADITIVA 196 16

Acrescente-se nas Disposições Finais, o seguinte artigo :

"Art. - Os órgãos e entidades executivos estaduais disponibilizarão, obrigatoriamente, aos demais órgãos e entidades executivas de trânsito, todos os recursos necessários para a efetiva aplicação e notificação das penalidades e arrecadação das multas."

JUSTIFICATIVA

Os órgãos e entidades executivos estaduais detêm o cadastro do registro dos veículos e da habilitação dos condutores, com dados

necessários à aplicação e notificação das penalidades e da arrecadação das multas

Senador **VALMIR CAMPELO**

EMENDA 197

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
337			

Texto e Justificativa

Dê-se ao artigo 337 a seguinte redação:

Art. 337 - As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comercializarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, ficam obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo informações sobre primeiros socorros e direção defensiva.

JUSTIFICAÇÃO

As informações referentes às regras de circulçação, infração, penalidades e os anexos do Código de Trânsito Brasileiro são de

conhecimento obrigatório dos motoristas para a carteira de habilitação. Obrigar os fabricantes e importadores de veículos a dotarem seus produtos de tais regras sem que se estabeleça qualquer obrigatoriedade de sua manutenção durante a vida útil do veículo, apenas acarreta acréscimo desnecessário dos documentos de literatura de bordo.

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final 1

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 198
DISPOSITIVO EMENDADO: ART. 338

Altere-se no art. 338 a expressão "ou órgão a que couber a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito" por "competente".

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é adequar o dispositivo à diretriz do projeto de consagrar o CONTRAN como o órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, nos termos do art. 12, inciso II do substitutivo.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA 199

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96 Proposição: PLC Nº 73, DE 1994				
Autor: SENADOR IRIS REZENDE			Nº Prontuário:	
Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3(X) Modificativa 4( ) Aditiva 5( ) Substitutiva Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

Substitua-se onde constar, no corpo do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, a expressão "agente da autoridade" por "agente de trânsito".

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de adequar a terminologia utilizada no Código aos preceitos do moderno direito administrativo brasileiro, que entende inerente aos agentes públicos a imprescindível parcela de autoridade, nos termos e limites definidos em lei.

Assinatura:

EMENDA 199-A

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Altere-se a definição de Agente da Autoridade de Trânsito, constante do Anexo I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES, do Substitutivo da Comissão Especial ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, para:

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - *"pessoa credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício de atividades de fiscalização e operação de trânsito."*

JUSTIFICAÇÃO

Os policiais militares já se encontram duplamente credenciados para o exercício das atividades de trânsito: " *lato sensu* ", pela Constituição Federal, artigo 144, § 5° , e " *stricto sensu* " pelo próprio Código de Trânsito Brasileiro, artigo 23, do Substitutivo ao PLC n° 73/94, constituindo-se pois em agentes da lei e não da autoridade.

A própria investidura, portanto, é que lhes confere, de ofício, a competente autoridade para agir no trânsito, independentemente de qualquer credenciamento administrativo, tornando impróprio seu enquadramento na definição de agentes da autoridade de trânsito, ainda mais quando, de modo esdrúxulo, parificados a particulares agenciados.

Sala das Sessões, em de de 19

SENADOR Francelino Pereira

EMENDA 200

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96 Proposição: PLC Nº 73, DE 1994				
Autor: SENADOR IRIS REZENDE			Nº Prontuário:	
Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3(X) Modificativa 4( ) Aditiva 5( ) Substitutiva Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

Altere-se o conceito de agente de autoridade, constante do anexo, para:

"Agente de Trânsito - funcionário credenciado pela autoridade de trânsito para exercício de fiscalização e operação de trânsito, bem como o policial militar, bombeiro militar ou patrulheiro rodoviário federal nas funções previstas neste Código."

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessário a distinção dos agentes de trânsito, pois o policial militar é credenciado pelo ordenamento constitucional e pelo próprio Código, que estabelece a competência da polícia militar.

Assinatura: _____

EMENDA 201

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96 Proposição: PLC Nº 73, DE 1994				
Autor: SENADOR IRIS REZENDE			Nº Prontuário:	
Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3(X) Modificativa 4( ) Aditiva 5( ) Substitutiva Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

Altere-se o conceito de fiscalização, constante do anexo, para:

"Fiscalização - é a ação do agente de trânsito de fazer cumprir a legislação e as regras através do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito da circunscrição dos órgãos executivos e de acordo com as competências definidas neste Código."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de redação que objetiva aperfeiçoar tecnicamente o Substitutivo, definindo claramente o conteúdo do termo "fiscalização" diversa daquela inerente à atividade de polícia ostensiva, a cargo das polícias militares, nos termos deste Código.

Assinatura:

SUBSTITUTIVO AO PLC 73/94

EMENDA MODIFICATIVA 202

Altere-se a definição de "FISCALIZAÇÃO", constante do Anexo I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES.

FISCALIZAÇÃO - "é o ato de verificar o cumprimento das regras estabelecidas na legislação de trânsito e das ordens e consentimentos emanados do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito da circunscrição dos órgãos executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código."

JUSTIFICAÇÃO

A moderna doutrina do Direito Administrativo não dispensa do conceito de fiscalização a verificação do cumprimento das ordens e consentimentos de polícia. (Cf. c/ Curso de Direito Administrativo, Diogo de Figueiredo Morcira Neto. Forense, p. 342, e Direito Administrativo Brasileiro, Hely Lopes Meirelles. 21ª Ed., Malheiros, p. 122 e 123).

O Código evoluirá muito, adotando o texto ora proposto.

Sala das Sessões, em de julho de 1996.

Senador VALMIR CAMPELO

EMENDA 203

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 25.7.96	Proposição: PLC Nº 73, DE 1994
Autor: SENADOR IRIS REZENDE	Nº Prontuário:

Tipo: 1( ) Supressiva 2( ) Substituva 3(X) Modificativa 4( ) Aditiva 5( ) Substitutiva Global

Página:	Artigo:	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto

Altere-se o conceito de operação de trânsito, constante do anexo, para:

"Operação de Trânsito - conjunto de procedimentos tendentes à manutenção das condições previstas pela Engenharia de Trânsito, no tocante à circulação, ao estacionamento e a parada na via, com a prestação de socorros imediatos e informações aos usuários."

JUSTIFICAÇÃO

É necessário esclarecer tecnicamente o conteúdo da expressão, com objetivo de definir a direção a ser dada à atividade da Engenharia de Tráfego e sua repercussão no conjunto do trânsito.

Assinatura: _____

EMENDA 204

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor: SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto e Justificativa

Dê-se nova redação ao conceito e definição de "policiamento ostensivo de trânsito", constante do anexo I.

Policiamento Ostensivo de Trânsito - Tem o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, devendo ser exercido por policial militar ou por guarda municipal através de convênio com o Estado.

JUSTIFICAÇÃO

A violência urbana nos grandes e médios centros tem crescido assustadoramente, fazendo-se necessário que a polícia militar concentre cada vez mais um número maior de homens no policiamento ostensivo visando coibir os atentados contra a vida e contra o patrimônio.

Dessa forma, é justo que o Município possa colaborar com o Estado e com o cidadão, promovendo o policiamento de trânsito através de regular convênio.

Assinatura

Pagina Inicial		Pagina Final
1	de	1

EMENDA 204-A

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO ESPECIAL DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994

Modifique-se a definição de Policiamento Ostensivo de Trânsito, constante do Anexo I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES, do Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, para:

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - *"é a função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando o cumprimento da legislação de trânsito e a livre circulação, evitando acidentes e efetuando a fiscalização inerente."*

JUSTIFICAÇÃO

Do conceito de policiamento de trânsito não se pode deixar de constar o cumprimento da legislação de trânsito e a fiscalização inerente, destinação principal do policial de trânsito que precede inclusive, em conformidade ao Artigo 23, Inciso I, do Substitutivo ora emendado, a segurança e a livre circulação.

Sala das Sessões, em de de 19

SENADOR Francelino Pereira

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94
EMENDA 205
DISPOSITIVO EMENDADO: ANEXO II, 2- PLACAS DE ADVERTÊNCIA, SINAL A-20b

Altere-se a placa de advertência A-20b, invertendo-se o sentido do veículo estampado, para caracterização de "aclive".

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da emenda é corrigir equívoco patente da estampa impressa na placa de "aclive", pois a posição em que o veículo se encontra é de declive.

Sala das Sessões, de julho de 1996

José Eduardo Dutra

EMENDA 206

Apresentação de Emendas

Data	Proposição
24/07/96	Substitutivo ao PLC 73/94

Autor
SENADOR ROMEU TUMA

Prontuário	Tipo da Emenda
	Modificativa

Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

Texto e Justificativa

Alterar o Anexo II:

Retornar o anexo II da proposta originária do PLC, que contém uma modernização da sinalização existente.

JUSTIFICAÇÃO

O Anexo II da proposta originária abrange as novas tendências mundiais de sinalização, atendendo as soluções de engenharia de tráfego que foram sendo implantadas desde a aprovação do atual Código em 1996, como por exemplo, faixa exclusiva de ônibus, sinalização para pedestres e etc.

Assinatura

Pagina Inicial 1 de Pagina Final 1

EMENDA ADITIVA 207

PLC 73/94 - Código de Trânsito Brasileiro

Inclua-se onde couber:

Cabe aos Corpos de Bombeiros Militares a fiscalização dos preventivos contra incêndios e salvamentos, de uso obrigatório nos veículos, tomando medidas administrativas cabíveis nas infrações que autuar.

JUSTIFICATIVA

Em razão do que estabelece a legislação em vigor dando aos Corpos de Bombeiros Militares obrigatoriedade em prevenir e combater incêndios, bem como proteger a comunidade contra acidentes, atuando desde a prevenção até a remoção. Faz-se mister que seja dado ao mesmo o poder de fiscalização contra os infratores que geram riscos contra a vida e o patrimônio da população.

Sala das Sessões, 25 de julho de 1996

Senador CARLOS BEZERRA
PMDB/MT

SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

A Secretaria-Geral da Mesa, em cumprimento à determinação do Senhor Presidente do Senado Federal, Senador José Sarney, de oferecer aos senhores Senadores os subsídios necessários ao pleno exercício do mandato, providenciou a elaboração de quadro comparativo entre as emendas oferecidas no turno suplementar e o Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710/93,na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Quadro Comparativo entre o Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 e as emendas apresentadas.

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Institui o Código de Trânsito Brasileiro.	
O CONGRESSO NACIONAL decreta:	
CAPÍTULO I	
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	
Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.	
§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.	
§ 2º O trânsito em condições seguras é um direito de *todo cidadão* e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, nas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.	Emenda nº 1 - José Eduardo Dutra Art. 1º § 2º O trânsito em condições seguras é um direito de *todos* e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, nas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.
§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.	
§ 4º As entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são aquelas criadas ou mantidas pelo Poder Público competente, dotadas de personalidade jurídica própria, e integrantes da administração indireta ou fundacional.	
§ 5º 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.	
Art. 2º São vias terrestre urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.	
Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestre as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.	
Art. 3º Os dispositivos deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.	

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.	
CAPÍTULO II	
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	
Seção I	
Das Disposições Gerais	
Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que têm por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.	
	Emenda nº 2 - Ronaldo Cunha Lima Art. 5º Parágrafo único. Os órgãos e entidades executivos, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito deverão, reciprocamente, fornecer informações solicitadas sobre registro de veículos e da habilitação dos condutores, para fins do exercício de competência de cada um.
Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:	
I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;	
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.	
Seção II	
Da composição e da competência do Sistema Nacional de Trânsito	
Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:	
I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo, consultivo e *coordenador do Sistema;*	Emenda nº 3 - José Eduardo Dutra Art. 7º I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo e consultivo; Emenda nº 10 - Valmir Campelo Art. 7º I - O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;	
III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;	
IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;	
V - a Polícia Rodoviária Federal e as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;	Emenda nº 4 - José Fogaça Art. 7º V - a Polícia Rodoviária Federal e as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal; Emenda nº 5 - Lúcio Alcântara Art. 7º V - a Polícia Rodoviária Federal e as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal; Emenda nº 6 - Romeu Tuma Art. 7º V - *a polícia civil,* a polícia rodoviária federal, as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal; Emenda nº 7 - Valmir Campelo Art. 7º V - a Polícia Rodoviária Federal;
	Emenda nº 7 - Valmir Campelo Art. 7º VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;
VI - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.	Emenda nº 7 - Valmir Campelo Art. 7º VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.
	Emenda nº 8 - José Roberto Arruda Art. 7º VII - os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados e do Distrito Federal.
Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 9º O Presidente da República designará o Ministério ou órgão responsável pela coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.	Emenda nº 9 - José Eduardo Dutra Art. 9º O Presidente da República designará o Ministério *a que se integrará o órgão responsável* pela coordenação do Sistema Nacional de Trânsito. Emenda nº 10 - Valmir Campelo Art. 9º O Presidente da República designará o Ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordençaõ máxima do Sistema Nacional de Trânsito *ao qual estarão, vinculado o CONTRAN, e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.*
Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:	Emenda nº 22 - Gerson Camata Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal e presidido pelo diritente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:
I - o dirigente do órgão executivo rodoviário da União;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. I - o dirigente do órgão executivo rodoviário da União;
II - *o representante* da Polícia Rodoviária Federal;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. II - *o dirigente* da Polícia Rodoviária Federal; Emenda nº 12 - José Fogaça Art. 10. II - *um* representante da Polícia Rodoviária Federal; Emenda nº 13 - Lúcio Alcântara Art. 10. II - *um* representante da Polícia Rodoviáira Federal;
	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. III - três representantes dos Conselhos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
III - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. IV - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
IV - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades rodoviários de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	
V - três representantes da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;	
VI - um representante do Conselho Nacional dos órgãos de polícia ostensiva de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	Emenda nº 14 - Regina Assumpção Art. 10. VI - um representante do Conselho Nacional *dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares* dos Estados e do Distrito Federal. Emenda nº 14-A - Francelino Pereira Art. 10. VI um representante do Conselho Nacional *dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares* dos Estados e do Distrito Federal; Emenda nº 15 - Casildo Maldaner Art. 10. VI - um representante das *Polícias Militares* dos Estados e Distrito Federal;
VII - um representante da entidade máxima nacional dos fabricantes e montadoras de veículos;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. V - um representante da entidade máxima nacional dos fabricantes e montadores de veículos;
	Emenda nº 16 - Romeu Tuma Art. 10. VIII - um representante do Conselho Nacional dos chefes de Polícia Civil dos Estados e do Distrito Federal; (Renumerar os demais incisos)
VIII - um representante da entidade sindical máxima nacional de transportes rodoviários de carga;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. VI - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviários de cargas;
IX - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviário e urbano de passageiros;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. VII - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviários de passageiros;
X - um representante das entidades sindicais nacionais de trabalhadores em transportes urbanos e de cargas;	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. VIII - um representante das entidades sindicais nacionais de trabalhadores em transportes

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	urbanos e de cargas;
	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. IX - um representante do órgão federal de defesa do consumidor;
XI - um representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte;	Emenda nº 17 - Hugo Napoleão Art. 10. XI - um representante da entidade máxima nacional dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias; Emenda nº 18 - Casildo Maldaner Art. 10. XI - um representante da entidade ***máxima nacional dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias;*** Emenda nº 19 - Esperidião Amin Art. 10. XI - um representante da entidade ***máxima nacional dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e conservação de rodovias;***
XII - um representante coordenador das Câmaras Temáticas.	Emenda nº 11 - Sérgio Machado Art. 10. X - um representante coordenador das Câmaras Temáticas. Emenda nº 20 - José Eduardo Dutra Art. 10. XII - um representante coordenador das Câmaras Temáticas, ***designado pelo Ministro responsável pelo Ministério a que se refere o artigo anterior.***
	Emenda nº 21 - Gerson Camata Art. 10. XIII - um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos automotores.
	Emenda nº 22 - Gerson Camata Art. 10. XIII - um representante da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva - AEA. Emenda nº 23 - Romeu Tuma Art. 10. XIII - um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos automotores. Emenda nº 24 - Ney Suassuna Art. 10. XIII - um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos automotores.
§ 1º Os membros do CONTRAN relacionados nos incisos III a *XII* são indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam.	Emenda nº 20 - José Eduardo Dutra Art. 10. § 1º Os membros do CONTRAN relacionados nos incisos III a *XI* são indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam.
§ 2º Excetuados os mandatos do Presidente e dos membros previstos nos incisos I e II, o mandato dos membros do CONTRAN e de seus respectivos suplentes, nomeados pelo Presidente da República, é de dois anos, admitidas duas reconduções.	
§ 3º O Vice-Presidente do CONTRAN será eleito pelos seus membros, dentre aqueles representantes de órgãos ou entidades pertencentes ao Poder Público.	
Art. 11. O CONTRAN reúne-se ordinariamente, uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo Presidente, pelo Vice-Presidente, ou por um terço dos conselheiros e as decisões serão tomadas com o quorum mínimo de oito de seus membros.	
§ 1º O Presidente do CONTRAN terá direito ao voto nominal e de qualidade.	
§ 2º. Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro ou dirigente de órgão a quem compete a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.	
§ 3º O regimento interno do CONTRAN disporá sobre as demais normas de funcionamento.	
§ 4º Poderão participar das reuniões plenárias do CONTRAN autoridades e técnicos especialistas em matéria de trânsito, com a anuência do Presidente da Sessão, para discutir matéria específica, sem direito a voto.	
Art. 12. Compete ao CONTRAN:	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
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;	
III - propor anualmente ao Ministério ou órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito um Programa Nacional de Trânsito compatível com a Política Nacional de Trânsito e com a Política Nacional de Transportes, com objetivos e metas alcançáveis para períodos mínimos de dez anos;	Emenda nº 25 - José Eduardo Dutra Art. 12. III - propor anualmente ao Ministério ***a que se integrar*** um Programa Nacional de Trânsito compatível com a Política Nacional de Trânsito e com a Política Nacional de Transportes, com objetivos e metas alcançáveis para períodos mínimos de dez anos;
IV - criar Câmaras Temáticas;	
V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;	
VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;	
VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e das resoluções complementares;	
VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;	
IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;	
X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação, sobre a expedição de documentos de condutores, e sobre o registro e licenciamento de veículos;	
XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;	
XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;	
XIII - avocar para análise e soluções processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;	
XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.	
Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são compostas 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 do Sistema Nacional de Trânsito.	Emenda nº 26 - José Eduardo Dutra Art. 13. § 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 ***responsável pelo Ministério a que se refere o art. 9º desta Lei.***
§ 2º Os segmentos da sociedade relacionados no parágrafo anterior serão representados, necessariamente, por pessoa jurídica e devem atender os requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.	
§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos membros da respectiva Câmara.	
§ 4º São criadas as seguintes Câmaras Temáticas:	
a) Educação;	
b) Operação, Fiscalização, e Policiamento Ostensivo de Trânsito;	
c) Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.	
	Emenda nº 27 - Coutinho Jorge Art. 13. § 4º d) medicina de tráfego.
Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:	
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;	
II - elaborar normas no âmbito de suas respectivas competências;	
III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;	
IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;	
V - julgar os recursos interpostos contra decisões:	
a) das JARI;	
b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica.	
VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
VII - designar junta médica e psicológica especial para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores e para revalidação de exames, em caso de recursos deferidos;	
VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;	
IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios;	
X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 332 deste Código.	
Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.	
Art. 15. Os CETRAN e o CONTRANDIFE têm a seguinte composição:	
I - um representante do órgão ou entidade de trânsito executivo estadual;	
II - um representante do órgão ou entidade executivo rodoviário estadual;	
III - um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal;	
	Emenda nº 28 - Romeu Tuma Art. 15. IV - um representante da polícia Civil do Estado ou Distrito Federal; (Renumerar os demais incisos)
IV - um representante do órgão ou entidade executivo Municipal da Capital do Estado;	
V - dois representantes dos órgãos ou entidades executivos dos municípios que não a Capital do Estado;	
VI - um representante de cada uma das três entidades não governamentais relacionadas com trânsito indicadas pelo Chefe do Poder Executivo Estadual ou do Distrito Federal.	
	Emenda nº 29 - José Roberto Arruda Art. 15. VII - um representante dos Corpos de Bombeiros Militares dos Estados e do Distrito Federal.
§ 1º O Presidente do CETRAN será eleito pelos seus membros para mandatos de um ano, alternando-se entre os representantes do Estado e dos Municípios e no CONTRANDIFE, da mesma forma, alternando-se representantes do Distrito Federal.	
§ 2º No CONTRANDIFE os representantes dos incisos IV e V são substituídos por três representantes das Administrações Regionais do Distrito Federal.	
§ 3º Os representantes serão indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam e nomeados, bem como o presidente eleito, pelo Chefe do Executivo Estadual ou do Distrito Federal.	
§ 4º As entidades mencionadas no inciso VI devem ser alteradas a cada fim de mandato, podendo voltar a habilitar-se a uma vaga decorridos dois anos.	
§ 5º Os membros *são* pessoas de reconhecida experiência em trânsito.	Emenda nº 30 - José Eduardo Dutra Art. 15. § 5º Os membros ***deverão ser*** pessoas de reconhecida experiência em trânsito.
§ 6º O mandato dos membros é de dois anos, admitida a recondução para os membros relacionados nos incisos I a V.	
Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário devem funcionar Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.	
Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12 deste Código, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.	
Art. 17. Compete às JARI:	
I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;	
II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;	
III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.	
Art. 18. As JARI são compostas pelos seguintes membros com reconhecida experiência em matéria de trânsito:	
I - um presidente da JARI, com curso superior, indicado pelo órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário;	
II - um representante do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário;	
III - um representante da comunidade.	
	Emenda nº 31 - Esperidião Amin Art. 18. IV- um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal, facultativamente.

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
§ 1º Quando junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário existir mais de uma JARI, haverá um Coordenador-Geral, escolhido entre os presidentes, que exercerá a presidência e a coordenadoria, cumulativamente.	
§ 2º O Coordenador-Geral é escolhido pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos ou rodoviário estiver subordinado.	
§ 3º O representante da comunidade é nomeado pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos estiver subordinado, por indicação desse órgão, entre aqueles que demonstrem experiência e interesse na matéria de trânsito, após aprovação em exame de suficiência versando sobre Legislação de Trânsito, que tenha obtido, no mínimo, 70% (setenta por cento) de aproveitamento.	
§ 4º O exame de que trata o parágrafo anterior também será aplicado aos demais membros da Junta.	
§ 5º O mandato dos membros das JARI é de dois anos, admitida a recondução.	
Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:	
I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;	
II - a supervisão, a coordenação, a correição dos órgãos delegados, o controle e a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	
III - articular-se com os órgãos dos Sistema Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência do trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;	
IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;	Emenda nº 32 - Romeu Tuma *Suprima-se o inciso IV do art. 19.*
V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimentos.	
VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;	
VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;	
VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;	
IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;	
X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;	
XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;	
XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito;	
XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;	
XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;	
XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino, de acordo com as diretrizes do CONTRAN;	
XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;	
XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;	
XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;	
XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;	
XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;	
XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;	
XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;	
XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, promovendo a sua realização;	
XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;	
XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;	
XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca/modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;	
XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro *ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito*, das decisões do CONTRAN;	Emenda nº 33 - José Eduardo Dutra Art. 19. XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro *competente*, das decisões do CONTRAN;
XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério ou órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, com proposta de solução;	
XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.	
§ 1º Comprovada, através de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou através de delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.	
§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.	
§ 3º Os órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X deste artigo.	
Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:	Emenda nº 34 - José Fogaça Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais: Emenda nº 35 - Lúcio Alcântara Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;	
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;	
III - exercer os poderes de autoridade de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares;	Emenda nº 34 - José Fogaça Art. 20. III - exercer os poderes de autoridade *de polícia* de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efeturar convênios específicos com outras organizações similares; Emenda nº 35 - Lúcio Alcântara Art. 20. III - exercer os poderes de autoridade *de polícia* de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efeturar convênios específicos com outras organizações similares; Emenda nº 36 - Romeu Tuma Art. 20. III - Inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares.
IV - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;	
V - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas;	
VI - efetuar a preservação de locais de acidentes de trânsito;	Emenda nº 34 - José Fogaça Art. 20. VI - *realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, invevstigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;* Emenda nº 35 - Lúcio Alcântara Art. 20. VI - realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, invevstigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito; Emenda nº 37 - Sérgio Machado Art. 20. VI - efetuar levantamento de locais de acidentes de trânsito, elaborar boletins de

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	ocorrências e realizar outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito.
VII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;	
VIII - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, bem como zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;	
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;	
X - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;	
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;	
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais quando solicitado.	
	Emenda nº 34 - José Fogaça Art. 20. XIV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação de veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas. Emenda nº 35 - Lúcio Alcântara Art. 20. XIV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação de veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas.
	Emenda nº 38- Sérgio Machado Art. 20. XIV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, às infrações referentes a excesso de dimensões e, por meio de balanças móveis, as relativas a excesso de peso, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas. Emenda nº 39 - Romeu Tuma Art. 20. XIV- fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.
21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do rito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:	Emenda nº 41 - Romeu Tuma Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivas rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;	
II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;	
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;	
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;	
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;	
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, ***excetuadas aquelas constantes do inciso V do art. 22;***	Emenda nº 40 - José Eduardo Dutra Art. 21. VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, ***salvo se cometidas em vias federais administradas ou exploradas, por delegação, a Estado, Município ou ao Distrito Federal;*** Emenda nº 41 - Romeu Tuma Art. 21. VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas constantes do inciso V do art. 22 ***e dos incisos III, V, VI e VIII do artigo 255;*** Emenda nº 42- Sérgio Machado Art. 21. VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertências por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações prevista neste Código. Emenda nº 43 - Gerson Camata Art. 21. VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código. Emenda nº 44 - Antonio Carlos Magalhães Art. 21. VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, ***praticadas nas rodovias sob suas respectivas competências excetuadas aquelas constantes no inciso V do art. 22 e nos incisos III, V, VI e VII do art. 255.***
VII - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;	
VIII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas ao serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;	
IX - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;	
X - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 96, aplicando as penalidades e arrecadando às multas nele previstas;	
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;	
XIV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais quando solicitado;	
XV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.	
Parágrafo único. Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes do inciso VI deste artigo.	
Art. 22. Compete ao órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:	Emenda nº 45 - Romeu Tuma Art. 22. Compete aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;	
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores e expedir Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;	Emenda nº 45 - Romeu Tuma Art. 22. II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e ***suspensão de condutores,*** expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;	Emenda nº 46 - Romeu Tuma Art. 22. III - vistoriar, ***inspecionar,*** registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente; Emenda nº 47 - Epitácio Cafeteira Art. 22. III - vistoriar e registrar veículos, expedindo o Certificado de Registro, mediante delegação do órgão federal competente, ***e, quando o Município não puder fazê-lo,*** emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Licenciamento Anual, mediante convênio com o órgão municipal competente.
IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
ostensivo de trânsito;	
V - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades por infrações e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas penalidades *nas áreas urbana e rural, relativas a:*	Emenda nº 50 - Antonio Carlos Magalhães Art. 22. V - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades *de advertência por escrito e multa* e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadanto as multas que aplicar pelas infrações *previstas neste Código, praticadas nas rodovias sob suas respectivas competências, relativo a:*
a) condições físicas e psíquicas dos condutores;	
b) normas de direção do veículo;	
c) documento de habilitação dos condutores;	
d) direção perigosa ou abusiva;	Emenda nº 48 - Romeu Tuma Art. 22. V - d) *velocidade acima da permitida* e direção perigosa ou abusiva; Emenda nº 49 - Sérgio Machado Art. 22. V - d) *velocidade*, direção perigosa ou abusiva;
e) envolvimento em acidentes de trânsito;	
f) disputa de corrida;	
g) condução de crianças e escolares;	
h) uso de luzes, buzina, som e alarme;	
i) regularização e documentação dos veículos;	
j) estado de conservação e segurança dos veículos;	
l) existência, conservação e uso de equipamento ou dispositivo obrigatório para o condutor ou para o veículo;	
	Emenda nº 50 - Antonio Carlos Magalhães Art. 22. V - m) excesso de velocidade.
VI - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos;	
VII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;	
VIII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;	
IX - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;	
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;	Emenda nº 51 - Francelino Pereira Art. 22. XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação, *e fornecer aos órgãos executivos de trânsito rodoviários e municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados para fins de imposição, notificação de penalidades e arrecadação de multas nas áreas de suas competências.*
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais quando solicitado;	
XIV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.	
	Emenda nº 47 - Epitácio Cafeteira Art. 22. XV - efetuar a supervisão, a coordenação e a correição dos órgãos delegados.
Art. 23. Compete aos órgãos de *polícia ostensiva de trânsito* dos Estados e do Distrito Federal:	Emenda nº 52 - Totó Cavalcante Art. 23. Compete às *Polícias Militares* dos Estados e do Distrito Federal: Emenda nº 53 - Regina Assumpção Art. 23. Compete às *Polícias Militares* dos Estados e do Distrito Federal: Emenda nº 54 - Casildo Maldaner Art. 23. Compete às *Polícias Militares* dos Estados e Distrito Federal:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
II - exercer, *com exclusividade*, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;	Emenda nº 55 - Regina Assumpção Art. 23. II - exercer, com exclusividade, *os poderes de autoridade* de polícia ostensiva de trânsito nas rodovias estaduais e nas vias urbanas. Emenda nº 56 - Romeu Tuma Art. 23. II - exercer a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias e vias urbanas; Emenda nº 56-A - Francelino Pereira Art. 23. II - exercer, com exclusividade, *os poderes de autoridade* de polícia ostensiva de trânsito nas rodovias estaduais e nas vias urbanas;
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados;	Emenda nº 57 - Francelino Pereira Art. 23. III - executar fiscalização de trânsito *complementar à dos órgãos executivos de trânsito urbano e rodoviário, aplicando as medidas administrativas cabíveis às infrações que autuar;* Emenda nº 58 - Casildo Maldaner Art. 23. III - executar fiscalização de trânsito *complementar à dos órgãos executivos de trânsito urbano e rodoviário, aplicando as medidas administrativas cabíveis às infrações que autuar;* Emenda nº 59 - Esperidião Amin Art. 23. III - *fiscalizar o cumprimento da legislação de trânsito, aplicando as medidas administrativas inerentes às infrações que autuar;* Emenda nº 60 - Iris Rezende Art. 23. III - executar fiscalização de trânsito, *complementar à dos órgãos executivos de trânsito urbano e rodoviário, aplicando as medidas administrativas cabíveis às infrações que autuar;*
IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências, relativas aos acidentes de trânsito;	Emenda nº 61 - Valmir Campelo Art. 23. IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrência *e termos circunstanciados*, relativos aos acidente de trânsito.
V - coletar e tabular os dados estatísticos de acidentes de trânsito;	
VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;	
VII - articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva unidade da Federação.	
Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelas *Polícias Militares*, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se de seus integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas, também, as atividades de fiscalização.	Emenda nº 62 - Romeu Tuma Art. 23. Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelo *órgãos competentes especializados em matéria de trânsito*, exigindo-se de seus integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, *facultando-se aos Estados a criação de convênios com os Municípios*, para as atividades de policiamento e fiscalização. Emenda nº 63 - Francelino Pereira Art. 23. Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito *urbano e rodoviário estadual* serão exercidas pelas Polícias Militares por meio *de suas funções*, exigindo-se de seus integrantes formação técnica adequada. Emenda nº 64 - Casildo Maldaner Art. 23. Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o *trânsito urbano e rodoviario estadual* serão exercidas pelas Polícias Militares *por meio de suas frações*, exigindo-se de seus integrantes formação técnica adequada.
	Emenda nº 59 - Esperidião Amin Art. 23. § 2º A fiscalização de que trata o inciso III, no caso das infrações estabelecidas no inciso IV do artigo 24, realizar-se-á na forma estabelecida em convênio, quando for celebrado na forma do artigo 25. Emenda nº 60 - Iris Rezende Art. 23. § 2º Havendo ou não o convênio a que se refere o artigo 25, o Auto de Infração lavrado

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	pelo policial militar será remetido ao órgão competente em razão da natureza da infração. Emenda nº 65 - José Roberto Arruda Art. 23. § 2º Compete aos Corpos de Bombeiros Militares a prevenção, o combate a incêndio, o resgate e o atendimento pré-hospitalar às vítimas, nas vias terrestres, bem como exercer a fiscalização específica. Emenda nº 207 - Carlos Bezerra § 2º Cabe aos Corpos de Bombeiros Militares a fiscalização dos preventivos contra incêndios e salvamentos, de uso obrigatório nos veículos, tomando medidas administrativas cabíveis nas infrações qu autuar.
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:	
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;	
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;	
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;	
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;	
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;	
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multas e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações relativas a:	
a) estacionamento e parada;	
b) carga e descarga de mercadorias;	
c) manobras;	
d) sinalização;	
e) velocidade;	Emenda nº 66 - Antonio Carlos Magalhães *Suprima-se a alínea "e" do inciso VI do art. 24 do Substitutivo.*
	Emenda nº 67 - Roberto Freire *Suprima-se a letra "e" do art. 24, do Substitutivo.*
f) preferência do uso da via;	
g) regulamentação do uso da via;	
h) uso inadequado da via;	
i) danificação da via, de pontes e viadutos, instalações e equipamentos da via;	
j) obstrução da via, obras e eventos;	
l) excesso de peso, de dimensões e de lotação dos veículos;	
m) pedestre, ciclomotor, veículo de tração e propulsão humana, de tração animal e animal;	
n) serviço público de transporte coletivo e individual;	
o) transporte de produtos perigosos.	
	Emenda nº 68 - Esperidião Amin Art. 24. VI - o) meio ambiente
VII - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 96, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;	
VIII - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;	
IX - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;	
X - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;	
XI - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;	
XII - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	
XIII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	
XIV - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;	
XV - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
arrecadando multas decorrentes de infrações;	
XVI - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;	
XVII - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;	
XVIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local quando solicitado;	
XIX - vistoriar veículos que necessitam de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.	Emenda nº 47 - Epitácio Cafeteira Art. 24. XIX - vistoriar, ***emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Licenciamento Anual, e registrar veículos, expedindo o Certificado de Registro, mediante delegação do órgão estadual competente.***
Parágrafo único. As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal pelo Departamento de Trânsito.	
Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, visando maior eficiência e segurança para os usuários da via.	
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante o prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.	
	Emenda nº 69 - Iris Rezende Art. 25. § 2º Havendo ou não o convênio a que se refere o caput deste artigo, o auto de infração lavrado pelo policial militar será remetido ao órgão competente em razão da natureza da infração. Emenda nº 70 - Esperidião Amin Art. 25. § 2º Os órgãos e entidades executivos de trânsito em qualquer nível, ou que desenvolvam atividades vinculadas ao trânsito, nos termos deste Código, deverão compartilhar o cadastro de veículos com vistas à integração dos dados e a maior eficiência do Sistema.
Art. 26. *O Poder Executivo,* observadas as competências previstas neste Código, expedirá *norma* discriminando as infrações compreendidas nos incisos VI do art. 21, V do art. 22 e VI do art. 24.	Emenda nº 71 - Sérgio Machado Art. 26. *O CONTRAN,* observadas as competências previstas neste Código, expedirá *resolução* discriminando as infrações compreendidas nos incisos V do art. 22 e VI do art. 24.
CAPÍTULO III	
DAS REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA	
Art. 27. Os usuários das vias terrestres devem:	
I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;	
II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou criando qualquer outro obstáculo na mesma.	
Art. 28. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas o condutor deverá:	
I - ajustar seu cinto de segurança e verificar o dos demais ocupantes do veículo;	
II - verificar a existência, as condições e o funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório;	
III - assegurar-se da existência de combustível suficiente para o percurso pretendido.	
Art. 29. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.	
Art. 30. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes regras:	
I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;	
II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e das condições climáticas;	
III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:	
a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;	
b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;	
c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;	
IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;	
V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;	Emenda nº 72 - Esperidião Amin Art. 30. V - o trânsito de veículos ***motorizados*** sobre passeios, calçadas e acostamentos só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;
VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais regras de circulação;	
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observado o seguinte:	
a) quando tais dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade desses veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para direita da via e parando se necessário;	
b) os pedestres ao ouvir o alarme sonoro deverão aguardar no passeio a passagem do veículo de emergência, só atravessando a via quando o mesmo já tiver passado pelo local;	
c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;	
d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais regras deste Código;	
	Emenda nº 73 - Esperidião Amin Art. 30. VII - e) o ciclista ao ouvir o alarme sonoro deverá parar e dirigir-se a direita do acostamento ou ciclo-faixa, aguardando a passagem do veículo de emergência, só prosseguindo a viagem quando o mesmo já tiver passado pelo local;
VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizado, devendo tais veículos estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;	
IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais regras constantes deste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;	
X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:	
a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;	
b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;	
c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;	
XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:	
a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou através de gesto convencional de braço;	
b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;	
c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;	
XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as regras de circulação.	
§ 1º As regras de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela faixa da direita.	
§ 2º Respeitadas as regras estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores e, juntamente com estes, pela incolumidade dos pedestres.	Emenda nº 74 - Esperidião Amin Art. 30. § 2º Respeitadas as regras ***de circulação e conduta*** estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores, ***os motorizados pelos não motorizados*** e juntos pela incolumidade dos pedestres.
Art. 31. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:	
I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;	
II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.	
Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 32. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo, se necessário, visando a segurança dos pedestres.	
Art. 33. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.	
Art. 34. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.	
Art. 35. Todo condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.	
Art. 36. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.	
Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.	
Art. 37. Todo condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.	
Art. 38. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.	
Art. 39. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, todo condutor deverá:	
I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;	
II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.	Emenda nº 75 - Valmir Campelo Art. 39. II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível ***de seu eixo*** ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.
Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as regras de preferência de passagem.	
Art. 40. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.	
Art. 41. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações:	
I - em circulação o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa:	
a) durante à noite, nas vias providas de iluminação pública;	
b) durante o dia à noite, nos túneis, mesmo providos de iluminação pública;	
c) durante o dia à noite, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, motocicleta, motoneta e ciclomotor;	
II - em circulação, o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz alta em vias desprovidas de iluminação pública, exceto ao avistar outro veículo ou ao segui-lo;	
III- a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;	
IV - o condutor manterá acesas as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;	
V - O condutor utilizará o pisca-alerta, nas seguintes situações:	
a) em imobilizações ou situações de emergência;	
b) quando a regulamentação da via assim o determinar;	
VI - em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa durante a noite;	
VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.	
Art. 42. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:	
I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;	
II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.	
Art. 43. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 44. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:	
I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;	
II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;	
III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.	
Art. 45. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.	
Art. 46. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.	
Art. 47. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	
Art. 48. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.	
Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.	
Art. 49. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.	
§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.	
§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.	
§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.	
Art. 50. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.	
Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.	
Art. 51. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá as condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.	
Art. 52. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.	
Art. 53. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, as regras de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.	
Art. 54. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:	
I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;	
II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista;	
Art. 55. Os condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores, só poderão circular nas vias:	
I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;	
II - segurando o guidom com as duas mãos.	
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.	
Art. 56. Os passageiros de motocicletas, motonetas, ciclomotores, só poderão ser transportados:	
I - utilizando capacete de segurança;	
II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;	
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 57. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas, ciclomotores, a passagem entre veículos de filas adjacentes, assim como entre veículos de fila adjacente à calçada e a mesma.	
Art. 58. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.	
Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.	
Art. 59. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.	
§ 1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicleta no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.	
§ 2º A criança ciclista de até dez anos deverá circular preferencialmente em parques e praças, podendo utilizar-se, também, dos passeios.	
§ 3º Os veículos automotores ao efetuarem a passagem ou ultrapassagem de bicicletas deverão guardar uma distância lateral das mesmas de no mínimo um metro e cinqüenta centímetros.	
Art. 60. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.	
Parágrafo único. Ao ciclista, quando compartilhar o uso do passeio com pedestres é obrigatória a velocidade reduzida compatível com a segurança e a emissão de sinal sonoro audível quando necessário, sempre respeitando a preferência de circulação dos pedestres.	
Art. 61. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:	
I - vias urbanas:	
a) via de trânsito rápido;	
b) via arterial;	
c) via coletora;	
d) via local;	
II - vias rurais:	
a) rodovias;	
b) estradas.	
	Emenda nº 76 - Esperidião Amin Art. 61. III - outras vias: a) caminhos; b) ciclovias.
Art. 62. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.	
§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:	
I - nas vias urbanas:	
a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:	
b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;	
c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;	
d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;	
II - nas vias rurais:	
a) nas rodovias:	
1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;	
2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;	
3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;	
b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.	
§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, através de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no § 1º.	
Art. 63. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.	
Art. 64. A circulação de veículo transportando carga perigosa que possa danificar a via pública ou colocar a população ou o meio ambiente em risco ou, ainda, comprometer a segurança do trânsito só será permitida quando devidamente autorizada pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	
§ 1º A circulação de veículos que não se desloquem sobre pneus, em vias públicas pavimentadas, só poderá ser realizada mediante prévia autorização do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, salvo se de uso bélico.	
§ 2º Na hipótese de a carga consistir em produto perigoso, as condições de transporte deverão atender às condições previstas na legislação pertinente, vedado este transporte em	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
veículo coletivo de passageiro.	
Art. 65. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.	
Art. 66. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.	
Art. 67. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas ***gerais estabelecidas*** pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e pelo Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores - PROCONVE com relação à emissão de poluentes.	Emenda nº 77 - Romeu Tuma Art. 67. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas ***de proteção*** ao Meio Ambiente e de ***controle de poluição por emissão de gases, ruídos ou outros poluentes, adotadas pelos organismos oficiais competentes da União.*** Emenda nº 78 - Antonio Carlos Magalhães Art. 67. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas ***de proteção ao meio ambiente e de controle de poluição por emissão de gases, ruídos ou outros poluentes, adotadas pelos organismos oficiais competentes da União.***
Parágrafo único. O CONTRAN e os Municípios, nos níveis de suas competências, assim como os Estados, em caráter concorrente, estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.	Emenda nº 77 - Romeu Tuma Art. 67. Parágrafo único. O CONTRAN estabelecerá os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo. Emenda nº 78 - Antonio Carlos Magalhães Art. 67. Parágrafo único. O CONTRAN estabelecerá os procedimentos adquados para o atendimento do disposto neste artigo. Emenda nº 79 - Esperidião Amin Art. 67. Parágrafo único. O CONTRAN e os Municípios, nos níveis de suas competências, assim como os Estados ***e o Distrito Federal, em caráter concorrente,*** estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo. Emenda nº 80 - José Roberto Arruda Art. 67. Parágrafo único. O CONTRAN, os Estados, ***o Distrito Federal*** e os Municípios, nos níveis de suas competências, ***e em caráter concorrente,*** estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.
Art. 68. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à	
circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão sempre de:	
I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a elas filiadas;	
II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;	
III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;	
IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.	
Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.	
CAPÍTULO IV	
DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE	
VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS	
Art. 69. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.	Emenda nº 81 - Esperidião Amin Art. 69. ***Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídos, no sistema viário, deverá ser previsto passeio destinado a circulação de pedestre e faixa a veículos não motorizados, que não deverão, nessas condições usar o acostamento.***
§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta se equipara ao pedestre em direitos e deveres.	
§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.	
§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização do mesmo, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.	
§ 4º Os pedestres poderão utilizar-se da pista de rolamento, observadas as regras dos §§ 1º e 2º, quando se deslocarem transportando objetos que atrapalhem a circulação dos demais pedestres.	
§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.	
§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.	
Art. 70. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinqüenta metros dele, observadas as seguintes regras:	
I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;	
II - para atravessar uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:	
a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;	
b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;	
III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observando o que segue:	
a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;	
b) uma vez iniciada a travessia de uma pista os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.	
Art. 71. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para este fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as regras estipuladas neste Código.	
Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.	
Art. 72. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.	
CAPÍTULO V	
DO CIDADÃO	
Art. 73. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito sinalização, fiscalização, e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.	
Art. 74. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá, se pertinente.	
Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder tais solicitações.	
CAPÍTULO VI	
DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	
Art. 75. A educação para o trânsito é direito de *todo cidadão* e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.	Emenda nº 82 - José Eduardo Dutra Art. 75. A educação para o trânsito é direito de *todos* e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.
§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.	
§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou através de convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.	
Art. 76. O CONTRAN estabelecerá anualmente os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.	
§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.	
§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente e são os serviços de rádio e difusão sonora, de sons e imagens explorados pelo poder público, obrigados a difundi-las gratuitamente, com a freqüência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.	
Art. 77. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.	
Parágrafo único. Para esta finalidade, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio promoverá:	
I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;	
III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;	
IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, visando à integração universidades/sociedade na área de trânsito.	
Art. 78. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.	
Parágrafo único. Estas campanhas terão caráter permanente através do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.	
Art. 79. Os Ministérios da Saúde, da Educação e Desportos, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.	
Parágrafo único. O percentual de 10% (dez por cento) do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.	
Art. 80. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações contidas neste capítulo.	
CAPÍTULO VII	
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	
Art. 81. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.	Emenda nº 83 - Romeu Tuma Art. 81. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código, ***em seu anexo II,*** e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.
§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações contidas na legislação complementar.	
§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código ou em legislação complementar.	
Art. 82. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização de trânsito e comprometer a segurança do trânsito.	
Art. 83. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.	
Art. 84. A fixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.	
Art. 85. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização varia e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.	
Art. 86. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.	
Art. 87. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.	
Art. 88. Os sinais de trânsito classificam-se em:	
I - verticais;	
II - horizontais;	
III - dispositivos de sinalização auxiliares;	
IV - luminosos;	
V - sonoros;	
VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.	
Art. 89. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.	
Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras, deverá ser afixada sinalização específica e adequada.	
Art. 90. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:	
I - as ordens do agente de trânsito sobre as regras de circulação e outros sinais;	
II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;	
III - as indicações dos sinais sobre as demais regras de trânsito.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 91. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.	
§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.	
§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.	
CAPÍTULO VIII	
DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO	
Art. 92. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.	
Art. 93. O CONTRAN estabelecerá padrões para operação, a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito de veículos e de pedestres de acordo com a população e as frotas registradas.	
§ 1º A padronização a que se refere o caput deste artigo objetiva quantificar e qualificar homens e equipamentos, considerando o número de veículos e de pedestres.	
§ 2º Os critérios a serem considerados para elaboração do treinamento dos agentes fiscalizadores obedecerá às normas do CONTRAN.	
	Emenda nº 83-A - Hugo Napoleão Art. 93. § 3º O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições , sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV e V do art. 7º. Emenda nº 84 - Casildo Maldaner Art. 93. § 3º O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições , sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV e V do art. 7º.
	Emenda nº 85 - Esperidião Amin Art. 93. § 3º O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições , sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV e V do art. 7º.
Art. 94. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que dele conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.	
Art. 95. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, deve ser devida e imediatamente sinalizado, caso não possa ser retirado.	
Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.	
Art. 96. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	
§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.	Emenda nº 86 - José Eduardo Dutra Art. 96. ***§ 1º A recusa em permitir a realização de evento a que se refere o "caput" deste artigo não frustar o direito de reunião pacífica, devendo a autoridade competente indicar para este fim, ao indeferir o pedido de permissão, local aberto ao público nas cercanias, acessível por via em que o evento realizar-se-ia.***
§ 2º É obrigatório aviso à comunidade, através dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados, salvo em casos de emergência.	Emenda nº 87 - José Eduardo Dutra Art. 96. § 2º ***A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará*** à comunidade, através dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados, salvo em casos de emergência.
§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre 50 (cinqüenta) e 300 (trezentas) UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.	Emenda nº 88 - José Eduardo Dutra Art. 96. § 3º A inobservância ***pelo interessado*** do disposto no "caput" deste artigo será punida com multa que variará entre cinqüenta e trezentas UFIR, ***e a omissão da autoridade no***

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	cumprimento do disposto no parágrafo anterior importa em responsabilidade objetiva por danos causados, nos termos do § 2º do art. 1º desta Lei.
§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das regras previstas neste artigo e seus parágrafos e nos arts. 94 e 95 , a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.	
CAPÍTULO IX	
DOS VEÍCULOS	
Seção I	
Das Disposições Gerais	
Art. 97. Legislação complementar classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.	
Art. 98. 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. 99. 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.	
Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender os 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.	
Art. 100. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.	
§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	
§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	
§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.	

	Emenda nº 89 - Totó Cavalcante Art. 100. § 4º O comprimento máximo de balanço traseiro para caminhão moveleiro ou caminhão boiadeiro não poderá exceder a 4,50m (quatro metros e cinqüenta centímetros).
Art. 101. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.	
Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.	
Art. 102. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.	
§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.	
§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.	
§ 3º Aos guindastes auto-propelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.	
Art. 103. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.	
Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.	
Seção II	
Da Segurança dos Veículos	
Art. 104. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.	
§ 1º 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.	
§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
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.	
Art. 105. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissões de gases poluentes e de ruídos avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruídos.	Emenda nº 90 - Antonio Carlos Magalhães Art. 105. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruídos avaliados ***pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal*** mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidos pelo CONTRAN para os itens de segurança e ***pelo Órgão Federal*** competente, para emissão de gases, substâncias poluentes e ruídos.
§ 1º Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão credenciar entidades idôneas e de reconhecida capacidade técnica, excluindo-se aquelas que desempenham atividades de comércio de veículos, de autopeças, de serviços de manutenção e reparo de veículos, para realizar a inspeção, na forma e condições determinadas pelo CONTRAN.	
§ 2º Para se credenciarem junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito, as entidades a que se refere o § 1º deste artigo não podem ter sido condenadas pelo cometimento de infrações previstas no Código de Defesa do Consumidor.	
§ 3º Profissionais encarregados da realização das inspeções de segurança veicular deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, estabelecida pelo CONTRAN.	Emenda nº 90 - Antonio Carlos Magalhães ***Suprimir o § 4º do art. 105 do substitutivo, renumerando-se os demais.*** Emenda nº 91 - José Roberto Arruda Art. 105. § 3º Os profissionais encarregados da realização das inspeções de segurança veicular ***e de emissão de poluentes*** deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, ***de conformidade com as normas que regem as instituições mencionadas no "caput" deste artigo.***
§ 4º Cabe aos Municípios e, concorrentemente, aos Estados, legislar, organizar e prestar os serviços, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, relativos à inspeção veicular de emissão de gases poluentes e ruídos, devendo o CONTRAN criar meios para que essa inspeção se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que trata este artigo.	Emenda nº 92 - José Roberto Arruda Art. 105. § 4º Cabe aos Estados, ***ao Distrito Federal*** e aos Municípios, ***concorrentemente***, legislar, organizar e inspecionar, diretamente ou por entidade credenciada, a emissão de gases poluentes e ruídos, devendo o CONTRAN e o CONAMA estabelecer normas para que essa inspeção se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que trata este artigo.
§ 5º Será aplicada a regra da medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.	
Art. 106. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:	
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN;	Emenda nº 93 - José Roberto Arruda Art. 106. I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, ***com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;*** Emenda nº 94 - Jader Barbalho Art. 106.. I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, ***com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;*** Emenda nº 95 - Valmir Campelo Art. 106.. I - cinto de segurança, conforme regulamentação do CONTRAN, ***com exceção dos assentos destinados aos passageiros dos veículos de transporte coletivo em percursos em que seja permitido viajar em pé;***
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas, faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;	Emenda nº 96 - Gerson Camata Art. 106. II - para os veículos de transporte e de condução escolares, os de transportes de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a ***4.536 Kg (quatro mil e quinhentos e trinta e seis quilogramas)***, faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamentos registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo; Emenda nº 97- Sérgio Machado Art. 106. II - para os veículos de transporte e de condução escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 Kg (três mil e quinhentos quilogramas), equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	Emenda nº 98 - Gerson Camata Art. 106. II - para veículos de transporte e de condução de escolares, ou de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto superior a *4.536 Kg*, faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo. Emenda nº 99 - Romeu Tuma Art. 106. II - para os veículos de transporte e de condução de escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga, observados os limites de *peso bruto total* a serem estabelecidos pelo CONTRAN, equipamento registrador instantâneo de velocidade e tempo. Emenda nº 100 - Francelino Pereira Art. 106. II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de 10 (dez) lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 Kg (três mil e quinhentos quilos), faixas de segurança nas cores braca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixadas na traseira e nas laterais dos veículos, equipamento registrador instantâneo inalterável *de velocidade e tempo e totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais.*
III - dispositivo que permita a identificação automática de veículo;	Emenda nº 101 - Sérgio Machado *Suprima-se o inciso III do art. 106 do Substitutivo*
IV - encosto de cabeça para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;	
V - equipamento suplementar de retenção ("air bag") frontal para o condutor e o(s) passageiro(s) do banco dianteiro, segundo especificações e prazo estabelecidos pelo CONTRAN;	
VI - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído originalmente instalados pelos fabricantes;	Emenda nº 102 - Valmir Campelo Art. 106. VI - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, *segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.*
VII - dispositivo destinado ao armazenamento temporário de resíduos gerados pelos ocupantes do veículo;	
VIII - para as bicicletas e ciclomotores, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.	
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.	
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.	
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, bem como com os demais equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.	
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.	
Art. 107. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.	
Art. 108. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via *poderá autorizar*, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.	Emenda nº 103 - Jader Barbalho Art. 108. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via *poderá admitir*, a título precário, o transporte de passageiros em veículos de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN *e, esteja devidamente autorizado pelo Poder Público Concedente, municipal, estadual ou federal.* Emenda nº 104 - Pedro Simon Art. 108. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via *poderá admitir*, a título precário, o transporte de passageiros em veículos de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN *e, esteja devidamente autorizado pelo Poder Público Concedente, municipal, estadual ou federal.*
Art. 109. O transporte de carga em veículos que realizam transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	
Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 111. É proibida a aposição, nas áreas envidraçadas do veículo, de inscrições, películas refletivas ou não, adesivos, painéis decorativos ou pinturas, salvo as de caráter técnico necessárias ao funcionamento do veículo.	
§ 1º É proibido o uso de cortinas, persianas fechadas ou similares nos veículos em movimento, salvo nos que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.	
§ 2º É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou qualquer outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, salvo o disposto no § 3º.	
§ 3º Os veículos de transporte coletivo de passageiros, obedecidas as exigências estabelecidas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração de serviço, poderão conter, na parte traseira, envidraçada ou não, e nas laterais, painéis publicitários, desde que não contenham conotação política.	Emenda nº 105- Sérgio Machado Art. 111. § 3º Os veículos de transporte coletivo de passageiros, obedecidas as exigências estabelecidas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração de serviço, poderão conter, na parte traseira, envidraçada ou não, e nas laterais, painéis publicitários, desde que não contenham conotação política ***e que contribua para a redução tarifária.***
Art. 112. O CONTRAN regulamentará os materiais e equipamentos que devem fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos.	
Art. 113. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e auto-peças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários e a terceiros, ao meio ambiente, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na fabricação dos mesmos.	
Seção III	
Da Identificação	
Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.	
§ 1º A gravação de que trata este artigo será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.	
§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização de autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.	
§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo.	
Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas refletorizadas dianteira e traseira, ***sendo esta lacrada em sua estrutura,*** contendo além de outros dados de segurança o número do chassi, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	Emenda nº 106 - Gerson Camata Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas refletorizadas dianteira e traseira, contendo além de outros dados de segurança o número do chassi, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.	
§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente da República e Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.	
§ 3º Os veículos de representação dos Presidentes dos Tribunais Federais, bem como dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, do Chefe do Ministério Público respectivo e dos Oficiais Generais das Forças Armadas, terão placas especiais de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	
§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação são sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.	
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.	
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas estão dispensados da placa dianteira.	
Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.	
Art. 117. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, de seu peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, sendo vedado o uso em desacordo com a sua classificação.	
CAPÍTULO X	
DOS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL	
Art. 118. A circulação de veículo no território nacional, independentemente de sua origem, em trânsito entre o Brasil e os países com os quais exista acordo ou tratado	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
internacional, reger-se-á pelas disposições deste Código, pelas convenções e acordos internacionais ratificados.	
Art. 119. As repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira comunicarão diretamente ao RENAVAM a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.	
Parágrafo único. Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem a prévia quitação de débitos de multa por infrações de trânsito e o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, respeitado o princípio de reciprocidade.	
CAPÍTULO XI	
DO REGISTRO DE VEÍCULOS	
Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado *no* órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.	Emenda nº 107 - José Eduardo Dutra Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado *perante* o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.
§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, de qualquer um dos poderes, com a indicação expressa, por pintura nas portas, do nome e sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no art. 116.	
§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.	
Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração, consistente na melhor técnica disponível contra a contrafação, alteração, duplicação e simulação.	
Parágrafo único. O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal emitirá selo confeccionado com material de visibilidade diurna e noturna e técnica que assegure proteção contra falsificação, o qual será afixado no pára-brisa do veículo através de adesivo que não permita sua fácil remoção, contendo o número da placa, número do chassi e ano do licenciamento.	Emenda nº 47 - Epitácio Cafeteira Art. 121. Parágrafo único. O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal emitirá selo confecionado com material de visibilidade diurna e noturna e técnica que assegure proteção contra falsificação, o qual será afixado no pára-brisa do veículo através de adesivo que não permita sua fácil remoção, contendo o número do chassi, *o ano do registro* e o número da placa *a ser colocada pelo órgão executivo de trânsito dos Municípios e do Distrito Federal.*
	Emenda nº 108 - José Serra *Transferir o parágrafo único do art. 121 para § 2º do art. 131, renumerando os demais.*
Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículos o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:	
I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;	
II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.	
Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:	
I - for transferida a propriedade;	
II - o proprietário mudar o município de domicílio ou residência;	
III - for alterada qualquer característica do veículo;	
IV - houver mudança de categoria.	
§ 1º *No caso de transferência de propriedade*, o prazo para novo registro é de trinta dias.	Emenda nº 109 - Epitácio Cafeteira Art. 123. § 1º O prazo para o novo registro é de trinta dias corridos.
§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.	
§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.	
Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:	
I - Certificado de Registro de Veículo anterior;	
II - Certificado de Licenciamento Anual;	
III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;	
IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;	
V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;	
VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM.	
VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;	
IX - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga;	
X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 99, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;	
XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.	
Art. 125. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM:	
I - pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;	
II - pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;	
III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.	
Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.	
Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.	
Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.	
Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.	
Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, comunicar-se-á, de imediato, ao RENAVAM.	
Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.	
Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.	
CAPÍTULO XII	
DO LICENCIAMENTO	
Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito ***do Estado***, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.	Emenda nº 47 - Epitácio Cafeteira Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito ***do Município***, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.
§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.	
§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem, obedecido o disposto no § 2º. do art. 123.	
Art. 131. Ao veículo licenciado será expedido, vinculado ao Certificado de Registro, o Certificado de Licenciamento Anual, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.	
§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.	Emenda nº 47 - Epitácio Cafeteira Art. 131. § 1º O primeiro licenciamento será feito ***imediatamente após o registro.***
	Emenda nº 108 - José Serra Art. 131. § 2º O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal emitirá selo confeccionado com material de visibilidade diurna e noturna e técnica que assegure proteção contra falsificação, o qual será afixado no pára-brisa do veículo através de adesivo que não permita sua fácil remoção, contendo o número da placa, número do chassi e ano do licenciamento. ***(renumerar os demais parágrafos)***
§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.	
§ 3º Ao licenciar o veículo o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruídos, conforme disposto no art. 105.	
Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o município de destino.	
Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o município de destino.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	Emenda nº 110 - José Fogaça Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder concedente. Emenda nº 111 - José Roberto Arruda Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente. Emenda nº 112 - Valmir Campelo Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente. Emenda nº 113 - Jader Barbalho Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente. Emenda nº 114 - Pedro Simon Art. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público Concedente.
Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.	
	Emenda nº 115 - Epitácio Cafeteira Art. 133. Parágrafo único. Para transitar por mais de trinta dias em município diferente daquele onde foi licenciado o veículo, é obrigatório o visto do órgão executivo de trânsito local.
Art. 134. Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário responderá solidariamente pelas infrações cometidas *a partir* da data do registro de transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma do estabelecido nos arts. 123 e 124.	Emenda nº 116 - José Roberto Arruda *Suprimir o art. 134.*
	Emenda nº 117 - Lúcio Alcântara Art. 134. Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário responderá solidariamente pelas infrações cometidas *até* a data do registro de transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma estabelecida nos arts. 123 e 124. Emenda nº 118 - Valmir Campelo Art. 134. *No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do estado dentro de um prazo de 30 dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.*
CAPÍTULO XIII	
CONDUÇÃO DE ESCOLARES	
Art. 135. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:	
I - registro como veículo de passageiros;	
II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;	
III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico "ESCOLAR", em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;	
IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;	
V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;	
VI - cintos de segurança em número igual à lotação;	
VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.	
Art. 136. A autorização deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedado a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.	
Art. 137. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:	
I - ter idade superior a vinte e um anos;	
II - ser habilitado na categoria "D";	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
III - ser julgado apto em exame de avaliação psicológica;	
IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;	
V - ser aprovado em curso especializado nos termos da regulamentação do CONTRAN.	
Art. 138. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.	
CAPÍTULO XIV	
DA HABILITAÇÃO	
Art. 139. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:	Emenda nº 119 - José Eduardo Dutra Art. 139. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ***ou do Distrito Federal,*** do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ***ou distrital*** do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;	
II - saber ler e escrever;	
III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.	
	Emenda nº 120 - João Rocha Art. 139. IV - apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela concessão ou autorização.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.	
Art. 140. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.	
§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos municípios.	
§ 2º O veículo conduzido por pessoa detentora de Permissão para Dirigir deve estar identificado de acordo com as normas do CONTRAN.	
Art. 141. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.	
Art. 142. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de "A" a "E", obedecida a seguinte gradação:	
I - Categoria "A" - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;	
II - Categoria "B" - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria "A", cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;	
III - Categoria "C" - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;	
IV - Categoria "D" - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;	
V - Categoria "E" - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias "B", "C" ou "D" e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria trailer.	
§ 1º Para habilitar-se na categoria "C", o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria "B" e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.	
§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.	
Art. 143. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias "C", "D" ou "E".	
Art. 144. Para habilitar-se nas categorias "D" e "E" ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:	
I - ser maior de vinte e um anos;	
II - estar habilitado:	
a) no mínimo há dois anos na categoria "B", ou no mínimo há um ano na categoria "C", quanto pretender se habilitar na categoria "D"; e	
b) no mínimo há um ano na categoria "C", quando pretender se habilitar na categoria "E";	
III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;	
IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	Emenda nº 121 - Lúcio Alcântara Art. 144. § 1º O candidato a conduzir veículo de transporte coletivo ou individual de passageiros, bem como o destinado ao transporte coletivo de escolares, deverá apresentar certidão negativa do serviço competente de anotação dos feitos criminais ajuizados, relativamente aos crimes de roubo, seqüestro, estupro, atentado violento ao pudor, corrupção de menores e tráfico de drogas. § 2º A certidão, a que se refere o parágrafo anterior, deverá ser renovada na periodicidade prevista no art. 148 ou quando o condutor habilitar-se para outra categoria. Emenda nº 122 - João Rocha Art. 144. § 1º O candidato a conduzir veículo de transporte coletivo ou individual de passageiros, bem como o destinado ao transporte coletivo de escolares, deverá apresentar certidão negativa do serviço competente de anotação dos feitos criminais ajuizados, relativamente aos crimes de roubo, seqüestro, estupro, atentado violento ao pudor, corrupção de menores e tráfico de drogas. § 2º A certidão, a que se refere o parágrafo anterior, deverá ser renovada na periodicidade prevista no art. 148 ou quando o condutor habilitar-se para outra categoria.
Art. 145. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.	
Art. 146. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:	
I - de aptidão física e mental;	
II - psicológico;	
III - escrito, sobre legislação de trânsito;	
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;	
V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo de categoria para a qual estiver habilitando-se.	
Parágrafo único. Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.	
Art. 147. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	
§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.	
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.	
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.	
§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento ao previsto no § 3º deste artigo, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação previsto neste Código.	
Art. 148. Os exames psicológicos e de aptidão física e mental serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado.	
Parágrafo único. Quando houver indícios de deficiência física, mental, psicológica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto neste artigo poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.	
Art. 149. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.	
Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.	
Art. 150. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.	
Art. 151. O Exame de Direção Veicular será realizado perante uma Comissão composta por três membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.	
§ 1º Na Comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.	
§ 2º Aos militares das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	
§ 3º O interessado instruirá o seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Diretor da organização militar em que servir, do qual constarão: o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópias das atas do exames prestados.	
§ 4º O CONTRAN poderá dispensar os pilotos militares e civis que apresentarem o Cartão de Saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação dos exames de aptidão física, mental e psicológica necessários à habilitação para condutor de veículo automotor.	
Art. 152. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.	
Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.	
Art. 153. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição "AUTO ESCOLA" na cor preta.	
Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição "AUTO ESCOLA" na cor preta.	
Art. 154. A formação do condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.	
Art. 155. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.	
Art. 156. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após a aprovação nos exames de aptidão física, mental, psicológica, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.	
Art. 157. A aprendizagem só poderá realizar-se:	
I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;	
II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.	
Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.	
Art. 158. A Carteira Nacional de Habilitação, com indicação da categoria ou categorias em que o condutor se ache habilitado, do tipo sangüíneo e fator Rh, será expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, conterá fotografia, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional e será confeccionada com material de segurança que melhor atenda a condição de resistência à contrafação, alteração, duplicação e simulação.	
§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.	
§ 2º A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência dos exames psicológicos e de aptidão física e mental.	
§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.	
§ 4º Quando o condutor transferir seu domicílio ou residência, deverá registrar sua carteira no órgão executivo de trânsito local de seu novo domicílio ou residência, nos trinta dias subsequentes.	
§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.	
§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.	
§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.	
§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.	
§ 9º As entidades de direito público ou privado ***deverão reter a Carteira Nacional de Habilitação*** de seus servidores ou empregados quando estes forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, remetendo-a ao órgão executivo de trânsito local ou ao que houver expedido o referido documento.	Emenda nº 124 - Sérgio Machado ***Suprima-se o § 9º do art. 158 do substitutivo.*** Emenda nº 125 - José Roberto Arruda ***Suprima-se o § 9º do art. 158 do substitutivo.*** Emenda nº 126 - Iader Barbalho ***Suprima-se o § 9º do art. 158 do substitutivo.*** Emenda nº 127 - Valmir Campelo ***Suprima-se o § 9º do art. 158 do substitutivo.***

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	Emenda nº 128 - Pedro Simon *Suprima-se o o § 9º do art. 158 do Substitutivo.* Emenda nº 129 - Romeu Tuma Art. 158. § 9º As entidades de direito público ou privado, quando seus servidores ou empregados forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, deverão, ***sob pena de responsabilidade, comunicar o fato, imediatamente, ao órgão de trânsito local*** ou ao que houver expedido a Carteira Nacional de Habilitação.
§ 10. O condutor deverá fazer constar no campo de observações da Carteira Nacional de Habilitação sua condição de doador de órgãos, especificando-os.	
Art. 159. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, ***independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.***	Emenda nº 123 - Sérgio Machado Art. 159. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.	
§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.	
CAPÍTULO XV	
DAS INFRAÇÕES	
Art. 160. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, de legislação complementar ou das Resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.	
Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às Resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias Resoluções.	
Art. 161. Dirigir veículo:	
I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (três vezes) e apreensão do veículo;	
II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;	
III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (três vezes) e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação;	
IV - fora das restrições impostas para a Permissão para Dirigir;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (cinco vezes) e cassação da Permissão para Dirigir;	
Medida administrativa: Recolhimento da Permissão para Dirigir;	
V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;	
VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.	
Art. 162. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no art. 161.	
Infração: As mesmas previstas no art. 161;	
Penalidade: As mesmas previstas no do art. 161;	
Medida administrativa: A mesma prevista no inciso III do art. 161.	
Art. 163. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 161 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via.	
Infração: As mesmas previstas nos incisos do art. 161;	
Penalidade: As mesmas previstas no art. 161;	
Medida administrativa: A mesma prevista no inciso III do art. 161.	
Art. 164. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física	Emenda nº 130 - Sérgio Machado Art. 164. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superiro a seis decigramas por litro

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
ou psíquica. Infração: gravíssima; Penalidade: multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir; Medida administrativa: retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. Parágrafo único. O limite de alcoolemia também poderá ser apurada na forma do art. 276.	de sangue *ou oito miligramas por litro de ar expelido dos pulmões*, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. <u>Emenda nº 131 - Francelino Pereira</u> Art. 164. Dirigir sob a influência de álcool, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em nível: ***I - entre 3 decigramas de álcool por litro de sangue.*** ***Infração: média;*** ***Penalidade: multa*** II - Superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue. Infração: gravíssima; Penalidade: multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir; Medida Administrativa: retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. Parágrafo único. O limite de alcoolemia também poderá ser apurado na forma do artigo 276.
Art. 165. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 166. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 66.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.	
	<u>Emenda nº 132- Sérgio Machado</u> Art. 166. § 1º Todo o veículo utilizado como TÁXI deverá conter, em lugar visível aos passageiros, a obrigatoriedade de utilização do cinto de segurança, a pena imposta na hipótes de descumprimento e a responsabilidade do passageiro no caso de infração. § 2º A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito consignará no auto de infração a incidência do disposto no parágrafo 1º deste artigo, bem como a qualificação do passageiro infrator. § 3º Atendidas as condições previstas no § 1º deste artigo, o condutor incluirá no preço final do serviço o valor da multa que sofreu em decorrência da infração cometida pelo passageiro.
Art. 167. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das regras de segurança especiais estabelecidas neste Código.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.	
Art. 168. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa.	
Art. 169. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e suspensão do direito de dirigir;	
Medida administrativa: retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.	
Art. 170. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 171. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias.	
Infração; média;	
Penalidade: multa;	
Art. 172. Disputar corrida por espírito de emulação.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (três vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.	
Art. 173. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.	
Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.	
Art. 174. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
de pneus.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.	
Art. 175. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:	
I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;	
II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;	
III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;	
IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou ***agente da autoridade de trânsito***;	Emenda nº 199 - Iris Rezende Substitua-se onde constar, no corpo do Substitutivo a expressão "agente da autoridade" por "agente de trânsito". Art. 175. IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou ***agente de trânsito***;
V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir;	
Medida administrativa; Recolhimento do documento de habilitação.	
Art. 176. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 177. Deixar o condutor envolvido em acidente sem vítima de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 178. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:	
I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo	
II - nas demais vias;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa.	
Art. 179. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível.	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
Art. 180. Estacionar o veículo:	
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
II - afastado da guia da calçada de cinqüenta centímetros a um metro;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
III - afastado da guia da calçada a mais de um metro;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código;	
Infração: média;	
Penalidade: multa	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
IX - onde houver guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
X - impedindo a movimentação de outro veículo;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XIV - nos viadutos, pontes e túneis;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XV - na contramão de direção;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - "Estacionamento Regulamentado");	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Estacionar");	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - "Proibido Parar e Estacionar");	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.	
§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.	
Art. 181. Parar o veículo:	
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
II - afastado da guia da calçada de cinqüenta centímetros a um metro;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
III - afastado da guia da calçada a mais de um metro;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, bem como nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
VIII - nos viadutos, pontes e túneis;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
IX - na contramão de direção;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Parar").	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 182. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 183. Transitar com o veículo:	
I - na faixa ou pista da direita regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa.	
II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 184. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência. Infração: média; Penalidade: multa.	Emenda nº 133 - José Serra Art. 184. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo: I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência; *II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte.* Infração: média; Penalidade: multa.
Art. 185. Transitar pela contramão de direção em:	
I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 186. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente. Infração: média; Penalidade: multa.	Emenda nº 134 - José Serra Art. 186. *I - para todos os tipos de veículos:* *Infração: média;* *Penalidade: multa* *II - especificamente para caminhões e/ou ônibus:* *Infração: grave;* *Penalidade: multa.*

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 187. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 188. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 189. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 190. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 191. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas, do local da circulação e do veículo.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 192. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardim público.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (três vezes).	
Art. 193. Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 194. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 195. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 196. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 197. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 198. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 199. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.	
Infração; gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 200. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 201. Ultrapassar outro veículo:	
I - pelo acostamento;	
II - em interseções e passagens de nível;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 202. Ultrapassar pela contramão outro veículo:	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
I - nas curvas , aclives e declives, sem visibilidade suficiente;	
II - nas faixas de pedestre;	
III - nas pontes, viadutos ou túneis;	
IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;	
V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 203. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 204. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa.	
Art. 205. Executar operação de retorno:	
I - em locais proibidos pela sinalização;	
II - nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;	
III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;	
IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;	
V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 206. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 207. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 208. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;	
Medida administrativa: remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.	
Art. 210. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 211. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 212. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:	
I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 213. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:	
I - que se encontre na faixa a ele destinada;	
II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;	
III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;	
V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem:	
I - em interseção não sinalizada:	
a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;	
b) a veículo que vier da direita;	
II - nas interseções com sinalização de regulamentação de "Dê a Preferência".	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 215. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 216. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 217. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil;	
I - em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais:	
a) quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento);	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento);	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação;	
II - demais vias:	
a) quando a velocidade for superior à máxima em até 50% (cinqüenta por cento);	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinqüenta por cento);	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação.	
Art. 218. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 219. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:	
I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa;	
II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo ***agente da autoridade de trânsito***, mediante sinais sonoros ou gestos;	Emenda nº 199 - Iris Rezende Substitua-se onde constar, no corpo do Substitutivo a expressão "agente da autoridade" por "agente de trânsito". Art. 219. II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo ***agente de trânsito***, mediante sinais sonoros ou gestos;
III - ao aproximar-se da guia da calçada ou acostamento;	
IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;	
V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;	
VI - nos trechos em curva de pequeno raio;	
VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista;	
VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;	
IX - quando houver má visibilidade;	
X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;	
XI - à aproximação de animais na pista;	
XII - em declive;	
XIII - ao ultrapassar ciclista.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	
Art. 220. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.	
Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.	
Art. 221. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 222. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.	
Art. 223. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa.	
Art. 224. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:	
I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;	
II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa.	
Art. 225. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 226. Usar buzina:	
I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;	
II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;	
III - entre as vinte e duas horas e seis horas;	
IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;	
V - em desacordo com os padrões e freqüências estabelecidas pelo CONTRAN;	
Infração: leve;	
Penalidade: multa.	
Art. 227. Usar no veículo equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.	
Art. 228. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruídos que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.	
Infração: média;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
Art. 229. Conduzir o veículo:	
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;	
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;	
III - com dispositivo anti-radar;	
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;	
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;	
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
VII - com a cor ou característica alterada;	
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;	
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;.	
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;	
XII - com equipamento ou acessório proibido;	
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;	
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;	
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;	
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;	
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;	
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança; ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 105;	
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisas sob chuva.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização;	
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 135;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;	
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas;	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 230. Transitar com o veículo:	
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;	
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:	
a) carga que esteja transportando;	
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;	
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização;	
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;	
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização;	
Infração: grave;	
Penalidade : multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização	
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN;	
Infração: média;	
Penalidade: multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:	
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;	
b) de seiscentos e um quilogramas a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;	
c) de oitocentos e um quilogramas a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;	
d) de um mil e um quilogramas a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;	
e) de três mil e um quilogramas a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;	
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;	
Medida administrativa: retenção do veículo e transbordo da carga excedente;	
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida;	
Infração: grave;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo;	
VII - com lotação excedente;	
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo;	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
IX - desligado ou desengrenado, em declive;	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo.	
	Emenda nº 135 - Valmir Campelo Art. 230. X - excedendo a Capacidade Máxima de Tração; Infração: de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN. Penalidade: multa; Medida Administrativa: retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo da multa fixada no inciso V, o veículo que transitar com excesso de peso, não computado o percentual tolerado na forma disposta pela legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.	
Art. 231. Conduzir o veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo até a apresentação do documento.	
Art. 232. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.	
Art. 233. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
Art. 234. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para transbordo.	
Art. 235. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 236. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, com a falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.	
Art. 237. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
Art. 238. Sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes, retirar do local veículo legalmente retido para regularização.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
Art. 239. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual.	
Art. 240. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa;	
Art. 241. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 242. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: Recolhimento das placas e dos documentos.	
Art. 243. Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor:	
I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;	
II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;	
III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;	
IV - com os faróis apagados;	
V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e suspensão do direito de dirigir;	
Medida administrativa: Recolhimento do documento de habilitação;	
VI - rebocando outro veículo;	
VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;	
VIII - transportando carga incompatível com suas especificações;	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
§1º Para ciclos aplicam-se os incisos III, VII e VIII, além de:	
a) conduzir passageiro fora da garupa ou acento especial a ele destinado;	
b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;	
c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.	
§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 244. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção da mercadoria ou do material.	
Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.	
Art. 245. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.	
Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou promover a desobstrução, se possível.	
Art. 246. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, *junto à guia da calçada*, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados.	Emenda nº 136 - Francelino Pereira Art. 246. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados.
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 247. *Transportar no ônibus passageiro ou carga excedente ao limite estabelecido no art. 100 deste Código.*	Emenda nº 137 - Valmir Campelo Art. 247. *Transportar em veículo de transporte de passageiros, carga excedente ao limite estabelecido no art. 109 deste Código.*
Infração: grave;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: retenção para o transbordo.	
Art. 248. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 249. Deixar de utilizar as luzes do veículo:	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
I - em circulação, a luz baixa:	
a) durante a noite em vias providas de iluminação pública;	
b) diuturnamente nos túneis, mesmo providos de iluminação pública;	
c) diuturnamente, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, ciclomotores, motonetas e motocicletas;	
II - as luzes de posição, durante o dia, quando sob chuva forte, neblina ou cerração;	
III - a luz de placa, durante a noite	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 250. Utilizar as luzes do veículo:	
I - o pisca-alerta, exceto em imobilizações ou situações de emergência;	
II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:	
a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;	
b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;	
c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca alerta.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 251. Dirigir o veículo:	
I - com o braço do lado de fora;	
II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;	
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;	
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;	
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;	
VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados à aparelhagem sonora ou de telefone celular.	
Infração: média;	
Penalidade: multa.	
Art. 252. Bloquear a via com veículo.	
Infração: gravíssima;	
Penalidade: multa e apreensão do veículo;	
Medida administrativa: remoção do veículo.	
Art. 253. É proibido ao pedestre:	
I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;	
II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;	
III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;	
IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;	
V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;	
VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica.	
Infração: leve;	
Penalidade: multa, em cinqüenta por cento do valor da infração de natureza leve.	
Art. 254. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação destas, ou de forma agressiva em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 60.	
Infração: média;	
Penalidade: multa;	
Medida administrativa: remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.	
CAPÍTULO XVI	
DAS PENALIDADES	
Art. 255. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:	
I - advertência por escrito;	
II - multa;	
III - suspensão do direito de dirigir;	
IV - apreensão do veículo;	
V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;	
VI - cassação da Permissão para Dirigir;	
VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.	
§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.	
§ 2º As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve, enquanto não forem tipificadas pela legislação	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
complementar ou resoluções do CONTRAN.	
§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.	
Art. 256. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.	
§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.	
§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.	
§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.	
§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando ***simultaneamente*** for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.	Emenda nº 138 - Valmir Campelo Art. 256. § 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ou no Peso Bruto Total, quando for o único rementente da carga ***mesmo*** que o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferio àquele aferido.
§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando a carga proveniente de mais de um embarcador.	
§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.	
§ 7º Não sendo imediata a identificação do ***condutor*** infrator, o proprietário do veículo terá ***trinta dias*** de prazo após a notificação ***da penalidade*** para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, no fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.	Emenda nº 139 - Jader Barbalho ***Suprimir o § 7º do art. 256 do substitutivo.*** Emenda nº 140 - Pedro Simon ***Suprimir o § 7º do art. 256 do Substitutivo.***
	Emenda nº 141 - Valmir Campelo Art. 256. § 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá trinta dias de prazo após a notificação da penalidade para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, no fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração. Emenda nº 142 - José Roberto Arruda Art. 256. § 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá ***15 (quinze) dias*** de prazo, após a notificação ***da autuação***, para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, findo o qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.
§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação ***do condutor*** infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao veículo no valor de dez vezes a penalidade original.	Emenda nº 139 - Jader Barbalho ***Suprimir o § 8º do art. 256 do substitutivo.*** Emenda nº 140- Pedro Simon ***Suprimir o § 8º do art. 256 do substitutivo.*** Emenda nº 141 - Valmir Campelo Art. 256. § 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao veículo no valor de dez vezes a penalidade original. Emenda nº 143 - Valmir Campelo Art. 256. § 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, ***mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicado pelo número de infrações iguais cometidas nos últimos doze meses.***
	Emenda nº 144 - Valmir Campelo Art. 256. § 9º O fato do infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 257 e art. 258 e seus parágrafos.
Art. 257. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade,	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
em quatro categorias:	
I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;	
II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;	
III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;	
IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinqüenta) UFIR;	
	Emenda nº 145 - José Serra Art. 257. § 1º Os municípios poderão alterar, mediante lei específica, os valores das multas de sua competência, nos termos do inciso VI do art. 24.
§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.	
§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.	
§ 3º Se o infrator cometer a mesma infração mais de uma vez no período de doze meses, o valor da multa respectiva será multiplicado pelo número de infrações cometidas.	
§ 4º Em se tratando de cometimento de infrações continuadas, a aplicação da penalidade poderá ser renovada a cada quatro horas.	
Art. 258. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:	
I - gravíssima - sete pontos;	
II - grave - cinco pontos;	
III - média - quatro pontos;	
IV - leve - três pontos.	
§ 1º Sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, no período de doze meses, será apenado com uma nova multa no valor de 1.000 (um mil) UFIR.	
§ 2º A imposição da multa prevista no parágrafo anterior elimina apenas os vinte pontos computados para fins das multa subsequentes.	
Art. 259. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.	

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas ***na forma estabelecida pelo CONTRAN.***	Emenda nº 146 - Romeu Tuma Art. 259. § 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas ***em câmara especialmente criada pelo CONTRAN para esta finalidade.***
§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.	
§ 3º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser cobradas no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.	
§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.	
Art. 260. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.	
§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuando-se aqueles especificados no art. 262, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, prevista no art. 258.	
§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.	
Art. 261. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de um a trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.	
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a pena de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.	
§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.	
§ 3º a retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.	
	Emenda nº 147 - Valmir Campelo Art. 261. § 4º Se a irregularidade demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinalando prazo para a sua reapresentação e vistoria.
Art. 262. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:	
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;	
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 161 e nos arts. 162, 163, 164, 172, 173 e 174 deste Código;	
III -.quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 159.	
§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o cancelamento do mesmo.	
§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	
Art. 263. A cassação da Permissão para Dirigir dar-se-á no caso de cometimento de infração grave ou gravíssima, ou ainda, na reincidência em infração média.	
Art. 264. As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, ***em processo administrativo***, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.	Emenda nº 148 - Lúcio Alcântara Art. 264. As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, assegurando ao infrator amplo direito de defesa.
Art. 265. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.	
Art. 266. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.	
§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 257, imposta por infração posteriormente cometida.	
§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.	
Art. 267. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:	
I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;	
II - quando suspenso do direito de dirigir;	
III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;	
IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;	
V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;	
VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.	
CAPÍTULO XVII	
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS	
Art. 268. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:	
I - retenção do veículo;	
II - remoção do veículo;	
III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;	
IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;	
V - recolhimento do Certificado de Registro;	
VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;	
VII - realização de exames de aptidão física, mental, psicológica, de legislação, de prática de primeiros socorros e direção veicular;	
VIII - transbordo do excesso de carga;	
IX - realização de teste de dosagem ***de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;***	Emenda nº 149 - Romeu Tuma Art. 268. IX - realização de teste de dosagem *alcóolica por via mecânica.*
X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.	
§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.	
§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.	
§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.	
§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos arts. 270 e 327, no que couber.	
Art. 269. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.	
§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.	
§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.	
§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.	
§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 261.	
§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.	
Art. 270. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.	
Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento da[illegible]xas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legi[illegible]ecífica.	
Art. 271. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-ão mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.	
Art. 272. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:	
I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;	
II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.	
Art. 273. O recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código quando:	
I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;	
II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;	
III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.	
Art. 274. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.	
Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estadia.	
75. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o [illegible]or se acha impedido de dirigir veículo automotor.	Emenda nº 150- Sérgio Machado Art. 275. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue, *ou oito miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões*, comprovam que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.
	Emenda nº 150 - Sérgio Machado Art. 275. Parágrafo único. Os teste da alcoolemia previstos neste artigo constituirão provas para todo e qualquer efeito. Emenda nº 151 - Valmir Campelo Art. 275. Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.
Art. 276. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito *com vítima* ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 275, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado, *na forma regulamentada pelo CONTRAN.*	Emenda nº 152- Sérgio Machado Art. 276. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 275, será submetido a teste de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, *em aparelhos homologados pelo CONTRAN,* permitam certificar seu estado. Emenda nº 153 - Romeu Tuma Art. 276. Todo condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito que for alvo de fiscalização, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 275, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado.
Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogos.	
Art. 277. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 208 deste Código, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.	
Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 209.	
Art. 278. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.	
CAPÍTULO XVIII	
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO	
Seção I	
Da Autuação	
Art. 279. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, ***na presença do infrator***, do qual constará:	Emenda nº 155 - Valmir Campelo Art. 279. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração do qual constará:
I - tipificação da infração;	
II - local, data e hora do cometimento da infração;	
III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários para sua identificação;	
IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;	
V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;	
VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.	
§ 1º A recusa de receber a notificação ou de aposição de assinatura pelo infrator, certificada pelo agente no auto de infração, constituirá indício de que a transgressão foi cometida.	
§ 2º A infração poderá ser comprovada por declaração da autoridade ou do ***agente da autoridade de trânsito***, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.	Emenda nº 156 - Sérgio Machado Art. 279. § 2º A infração deverá ser comprovada por declaração ***fundamentada*** da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrôncio ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN. Emenda nº 157 - Iris Rezende Art. 279. § 2º A infração poderá ser comprovada por declaração da autoridade, do agente da autoridade de trânsito, ***do policial militar***, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN. Emenda nº 199 - Iris Rezende Substitua-se onde constar, no corpo do Substitutivo a expressão "agente da autoridade" por "agente de trânsito". Art. 279. § 2º A infração poderá ser comprovada por declaração da autoridade ou ***do agente de trânsito***, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.
§ 3º Não sendo possível ***colher a assinatura do infrator***, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade, no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo além dos constantes nos incisos I, II e III deste artigo, para o procedimento previsto no art. 280.	Emenda nº 158 - Valmir Campelo Art. 279. § 3º Não sendo possível a ***autuação em flagrante***, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo além dos constantes nos incisos I, II e III deste artigo, para o procedimento previsto no art. 280.
§ 4º O ***agente da autoridade de trânsito*** competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com ***jurisdição*** sobre a via no âmbito de sua competência.	Emenda nº 154 - Francelino Pereira Art. 279. § 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ***ou celetista*** ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência. Emenda nº 159 - Lúcio Alcântara ***Suprimir o § 4º do art. 279 do Substitutivo.*** Emenda nº 160 - Esperidião Amin Art. 279. § 4º Têm competência para lavrar o auto da infração os ***agentes de trânsito*** - servidores

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	civis estatutários *credenciados* pela autoridade de trânsito com *circunscrição* sobre a via, no âmbito de sua competência - e os policiais militares. Emenda nº 199 - Iris Rezende Substitua-se onde constar, no corpo do Substitutivo a expressão "agente da autoridade" por "agente de trânsito". Art. 279. § 4º O *agente de trânsito* competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.
	Emenda nº 132 - Sérgio Machado Art. 279. § 5º Na hipótese da infração prevista no art. 166 ser cometida por passageiro-usuário de táxi, o auto de infração deverá conter, ainda, as informações contidas no § 2º daquele dispositivo.
Seção II	
Do Julgamento das Autuações e Penalidades	
Art. 280. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração, aplicando a penalidade cabível.	
Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:	
I - se considerado inconsistente ou irregular;	
II - se, no prazo máximo de sessenta dias, não for imposta penalidade e expedida sua notificação ao infrator.	
Art. 281. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao infrator ou ao proprietário do veículo por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure *ao infrator* a ciência da imposição da penalidade.	Emenda nº 161 - José Roberto Arruda Art. 281. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade. Emenda nº 162 - Lúcio Alcântara Art. 281. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.
§ 1º A notificação prevista neste artigo, devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo com o qual a infração foi cometida, será considerada válida para todos os efeitos.	
§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.	
	Emenda nº 162 - Lúcio Alcântara Art. 281. § 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela que trata o § 1º do art. 258, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento. Emenda nº 163 - José Roberto Arruda Art. 281. § 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela que trata o § 1º do art. 258, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo.
Art. 282. Na notificação prevista no artigo anterior deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que nunca será inferior a trinta dias contado da data da imposição da penalidade.	
Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, a data estabelecida neste artigo será a data para o recolhimento de seu valor.	
Art. 283. O infrator que efetuar o *recolhimento do valor da multa* até a data de vencimento expressa na notificação, poderá fazê-lo por 80% (oitenta por cento) do seu valor.	Emenda nº 164 - José Roberto Arruda Art. 283. O *pagamento da multa* poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por 80% do seu valor.
Parágrafo único. O infrator que não efetuar o recolhimento do valor da multa no prazo estabelecido deverá fazê-lo pelo valor atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. 257.	Emenda nº 164 - José Roberto Arruda Art. 283. Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. 257.
Art. 284. O recurso previsto no art. 282 será interposto pelo responsável pela infração perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remeterá à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.	
§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.	
§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.	
Art. 285. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.	
§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 283.	
§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais, se julgada improcedente a penalidade.	
Art. 286. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentada junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.	
Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-la, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhada das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.	
Art. 287. Das decisões da JARI cabe recurso do não provimento pelo responsável pela infração, e do provimento, pela autoridade que impôs a penalidade, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.	
Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, o recurso somente será admitido feita a prova do recolhimento de seu valor.	Emenda nº 165 - José Roberto Arruda Art. 287. Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, o recurso ***interposto pelo responsável pela infração*** somente será admitido mediante prova do recolhimento de seu valor.
Art. 288. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:	
I - em *caso* se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:	Emenda nº 166 - Sérgio Machado Art. 288. I - em se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:
a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;	
b) nos demais casos, por colegiado especial composto pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;	
II - em se tratando de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.	
Parágrafo único. No caso da alínea b, do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.	
Art. 289. A apreciação do recurso previsto no art. 287 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.	
Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.	
CAPÍTULO XIX	
DOS CRIMES DE TRÂNSITO	
Seção II	
Das Disposições Gerais	
Art. 290. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26.9.95, no que couber.	
	Emenda nº 167 - Epitácio Cafeteira Art. 290. Parágrafo único. As queixas contra crimes de trânsito e os registros das referidas ocorrências serão feitas nas delegacias especializadas em trânsito, sempre que as houver no local.
Art. 291. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como pena principal, isolada ou cumulativamente com outras penas.	
Art. 292. A pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor tem a duração de dois meses a cinco anos.	
§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a devolver à autoridade judiciária, em quarenta e oito horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.	
§ 2º A pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.	
Art. 293. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá o juiz, cautelarmente, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.	
Parágrafo único. Da decisão que decretar a suspensão ou a proibição cautelar, ou da que indeferir o requerimento do Ministério Público, caberá recurso em sentido estrito, sem	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
efeito suspensivo.	
Art. 294. A suspensão para dirigir veículo automotor ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente.	
Art. 295. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz poderá aplicar a pena de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.	
Art. 296. A pena de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, *de quantia calculada com base no disposto no art. 49, § 1º, do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.*	Emenda nº 168 - Romeu Tuma Art. 296. A pena de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, *e não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.*
§ 1º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.	Emenda nº 168 - Romeu Tuma Art. 296. *§ 1º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.*
§ 2º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal.	
§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.	
Art. 297. São circunstâncias que sempre agravam as penas dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:	
I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;	
II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;	
III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;	
IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;	
V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;	
VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;	
VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.	
Art. 298. Nas infrações penais de que trata este Código não constitui circunstância atenuante o fato de contar o condutor do veículo menos de vinte e um anos, na data do evento, ou mais de setenta, na data da sentença.	
	Emenda nº 169 - Joel de Hollanda Subseção I Do Crime de Direção Perigosa Art. 299. É crime dirigir perigosamente: Pena: detenção, de dois a seis meses, e multa. § 1º Dirige perigosamente aquele que conduz veículo automotor, infrigindo norma de trânsito, assumindo o risco de provocar desastre e ameaçando a incolumidade física de outras pessoas. § 2º Se resulta desastre: Pena: detenção, de seis meses a um anos, e multa. § 3º Se resulta lesão corporal em outrem: Pena: detenção, de um a dois anos, e multa. § 4º Se resulta lesão corporal grave: Pena: reclusão, de dois a seis anos, e multa. § 5º Se a lesão é culposa: Pena: detenção, de quatro meses a um ano, e multa. § 6º Se resulta morte de outrem: Pena: reclusão, de seis a dezoito meses, e multa. § 7º Se o homicício é culposo: Pena: detenção, de dois a cinco anos, e multa. § 8º A pena é aplicada no mínimo e reduzida de um terço se o condutor do veículo socorre a vítima e custeia-lhe todo o tratamento médico. § 9º O condutro do veículo que não tenha prestado imediato socorro à vítima, mas lhe custeie integralmente o tratamento médico, poderá ser condenado no grau mínimo da pena em que estiver incurso. § 10. Se não presta imediato socorro à vítima, nem lhe custeia o tratamento médico, mas antes da sentença condenatória presta indenização por perdas e danos causados pelo crime, mediante acordo, terá a pena reduzida de um terço. § 11. Se custeia integralmente o tratamento médico e paga a indenização, a pena terá redução de dois terços. § 12. A pena de multa corresponderá a tantos salários mínimos quantos forem os meses compreendidos na pena privativa de liberdade aplicada ao réu. § 13. As penas serão aplicadas sem prejuízo da suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. § 14. Os prazos de prescrição para o crime de direção perigosa serão os previstos no Código Penal, contados em dobro.

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	Art. 300. Na hipótese de homicídio ou lesão culposos, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se o condutor do veículo, além ter socorrido e custeado todo o tratamento médico, paga à vítima, ou na falta desta, ao cônjuge, descendente ou ascendente, a indenização por perdas e danos causados pelo crime, mediante acordo, lavrado perante o delegado de polícia, se ainda na fase do inquérito, ou perante o juiz, se já na fase da instrução. § 1º No caso do "caput", o Ministério Público, abstendo-se de oferecer denúncia, requererá ao juiz que decrete o perdão por sentença; se instaurado o processo, o juiz o fará de ofício. § 2º O juiz pode ainda deixar de aplicar a pena se as conseqüência do crime culposo atingem, exclusivamente, o cônjuge ou companheiro, ascendente , descendente, irmão e afim, em linha reta, do condutor do veículo. **(Ver art. 299 do Substitutivo.)** Art. 301. Autuado em flagrante, o condutor do veículo somente livrar-se-á solto se prestar fiança perante a autoridade policial. Se, evadido, não o fizer nos cinco dias seguintes ao fato, o juiz decretar-lhe-á a prisão preventiva e somente a relaxará mediante fiança dobrada. Parágrafo único. Não será autuado em flagrante o condutor do veículo que prestar imediato socorro a vítima e com ela entrar em acrodo para ressarcimento dos danos materiais, lavrado perante o delegado de polícia. Art. 302. A fiança consistirá no depósito, em favor do Fundo Penitenciário, de quantia equivalente a tantos salários mínimos quantos sejam os meses compreendidos na pena máxima privativa de liberdade do tipo em que estiver incurso o agente. § 1º No caso de absolvição, o saldo da fiança será restituído, depois de deduzidos os encargos a que o condutor do veículo estiver obrigado. § 2º No caso de condenação, deduzidos a pena de multa e o valor da indenização, o saldo da fiança será restituído; se for insuficiente a fiança, fica o réu obrigado a pagar diferença dos encargos. Art. 303. Não fará jus aos benefícios da suspensão condicional da pena o condenado que não houver cumprido a pena de multa e pago a indenização, nem preencher os requisitos para o benefício das prisões semi-aberta e aberta, e do livramento condicional. Art. 304. Caso haja vítima, o condutor terá o seu veículo apreendido, aplicando-se-lhe o penhor legal para cumprimento da pena de multa e pagamento da indenização por perdas e danos causados pelo crime. § 1º Não haverá apreensão ou penhor ser não houver dano, ou se o condutor do veículo prestar imediato socorro à vítima e entrar em acordo para ressarcimento apenas dos danos materiais. § 2º O veículo poderá ser apreendido a qualquer tempo, para garantir o penhor legal, independentemente da apreensão em caso de evasão. § 3º Não haverá apreensão e penhor para o pagamento da multa administrativa. § 4º No curso do inquérito ou do processo, o veículo somente será liberado se paga a indenização. § 5º Não elide a apreensão o fato de pertencer o veículo a outra pessoa, a qual se tornará co-responsável pelo pagamento da indenização. Art. 305. Tratando-se de veículo de empresa transportadora, a indenização por perdas e danos causados pelo crime, a multa e a fiança serão de responsabilidade da empresa, que poderá requerer ao juiz a apreensão e leilão de veículos em número necessário para o pagamento dos referidos encargos pecuniários. § 1º Na hipótese deste artigo, o pagamento da indenização não implicará redução ou perdão da pena, mas dará ao condutor do veículo o direito aos demais benefícios previstos. § 2º Não pagando a empresa a indenização e a multa a que haja sido condenado o condutor do veículo, seu empregado, no prazo constante da intimação para fazê-lo, o juiz cassar-lhe-á o alvará de funcionamento e determinará a apreensão e leilão de seus veículos, em número suficiente para cobrir os encargos referidos. Art. 306. A vítima, o lesado, ou seu representante legal pode aderir à ação penal o pedido de indenização por perdas e danos causados pelo crime. § 1º Na sentença penal, o juiz fixará a indenização a ser paga à vítima, ou ao lesado, ou, na ausência deste, ao cônjuge, ascendente, ou descendente. § 2º O juiz mandará leiloar, se necessário, o veículo, de cujo valor apurado serão deduzidas a indenização e a multa; se o valor for insuficiente, o réu ficará obrigado a pagar a diferença dos encargos. § 3º A pedido da vítima ou de seu representante legal, o juiz poderá mandar leiloar o veículo a qualquer tempo, para custear tratamento médico ou alimentos, hipótese em que o valor apurado não será computado na indenização. Art. 307. A indenização prevista nesta subseção substitui qualquer outra indenização com o mesmo fundamento, salvo a decorrente de seguro privado.
Art. 299. Nas hipóteses de homicídio culposo e lesão corporal culposa, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as conseqüências da infração atingirem, exclusivamente, o cônjuge ou companheiro, ascendente, descendente, irmão e afim em linha reta, do condutor do veículo.	
Seção II	
Dos Crimes em Espécie	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
Art. 300. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:	
Penas: detenção, de dois a cinco anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	
Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:	
I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;	
II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;	
III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente a que deu causa;	
IV - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros.	Emenda nº171 - Sérgio Machado Art. 300. Parágrafo único. IV - estiver, no exercício de sua função, conduzindo veículo de transporte público de passageiros.
	Emenda nº 172 - Sérgio Machado Art. 300. § 2º Se o homicídio decorreu de quaisquer das condutas descritas noas artigos 304, 307 e 310 deste Código e, se em razão das circunstâncias, ficar demonstrado que o agente assumiu o risco de produzir o resultado, responderá pela modalidade dolosa. Emenda nº 173 - Sérgio Machado Art. 300. § 2º Se a lesão corporal decorreu de quaisquer das condutas descritas nos artigos 304, 307 e 310 deste Código e, se em razão das circunstâncias, ficar demonstrado que o agente assumiu o risco de produzir o resultado, responderá pela modalidade dolosa.
Art. 301. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:	
Penas: detenção, de quatro meses a um ano, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	
Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.	
	Emenda nº 169 - Sérgio Machado Subseção II Dos Outros Crimes (arts. 302 a 311, renumerados para 308 a 317)
Art. 302. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio de autoridade pública: Penas: detenção, de seis meses a ***dois anos***, ou multa, se o fato não constitui elemento de crime mais grave. Parágrafo único. Incide nas penas do caput o condutor do veículo ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.	Emenda nº 174 - Sérgio Machado Art. 302. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio de autoridade pública: Penas: detenção, de seis meses a ***um ano***, ou multa, se o fato não constitui elemento de crime mais grave. Parágrafo único. Incide nas penas do caput o condutor do veículo ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.
Art. 303. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: Penas: detenção, de ***seis meses a dois anos***, ou multa.	Emenda nº 175 - Sérgio Machado Art. 303. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: Penas: detenção, ***de três meses a um ano***, ou multa.
Art. 304. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem: Penas: detenção, de seis meses a ***três anos***, multa e suspensão ***ou proibição de se obter a permissão*** ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	Emenda nº 176 - Sérgio Machado Art. 304. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem: Penas: detenção, de seis meses a ***um ano***, multa e suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. Emenda nº 177 - Francelino Pereira Art. 304. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência do álcool ***em níveis superiores a 6 decigramas por litro de sangue,*** ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:
Art. 305. Vender, fornecer ou servir bebidas alcoólicas a quem saiba estar dirigindo veículo automotor ou prestes a fazê-lo: Penas: detenção, de três meses a um ano, ou multa.	Emenda nº 178 - Sérgio Machado ***Suprima-se o art. 305 do Substitutivo.***
Art. 306. Violar a suspensão ***ou a proibição*** de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código: Penas: detenção, de seis meses a ***dois anos e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.*** Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de devolver, no prazo estabelecido no § 1º do art. 292, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.	Emenda nº 179 - Sérgio Machado Art. 306. Violar a suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código: Penas: detenção, ***de um a seis meses ou multa.*** § 1º Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de devolver, no prazo estabelecido no § 1º do art. 292, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação. ***§ 2º Na hipótese de reincidência, a pena será aumentada da metade até o dobro.***
Art. 307. Participar, ***na direção de veículo automotor,*** em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, ***desde que***	Emenda nº 180 - Romeu Tuma Art. 307. Participar ***ou concorrer para que na via pública*** haja corrida, disputa ou

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada. Penas: detenção, de seis meses a ***três anos***, multa e suspensão ***ou proibição*** de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	competição, não autorizada pela autoridade competente. Emenda nº 181 - Sérgio Machado Art. 307. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa, competição automobilística ***ou de demonstração de perícia não autorizada pela autoridade competente, ou de corrida por escrito de emulação.*** Penas: detenção, de seis meses a ***um ano***, multa e suspensão de permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
Art. 308. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação, ou ainda, se cassado ***ou suspenso*** o direito de dirigir, ***gerando perigo de dano:*** Penas: detenção, de seis meses a ***dois anos***, ou multa.	Emenda nº 182 - Sérgio Machado Art. 308. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir: Penas: detenção, de seis meses a ***um ano***, ou multa.
Art. 309. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou ***por embriaguez,*** não esteja em condições de conduzi-lo com segurança: Penas: detenção, de seis meses a ***dois anos***, ou multa.	Emenda nº 183 - Sérgio Machado Art. 309. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança: Penas: detenção, ***de um a seis meses*** ou multa. Emenda nº 184 - Francelino Pereira Art. 309. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ***ou sob influência do álcool em nível superior a 6 decigramas por litro de sangue,*** não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:
Art. 310. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano. Penas: detenção, de seis meses a ***dois anos***, ou multa.	Emenda nº 185 - Sérgio Machado Art. 310. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança ou avançar o sinal vermelho do semáforo nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfiles, gerando perigo de dano. Penas: detenção, ***de um a seis meses,*** ou multa.
Art. 311. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo automotor ou responsável por empresa de transporte, ***jornada de trabalho*** de condutor de veículo superior à permitida pela legislação específica, pondo em risco a sua própria segurança ou a de terceiros.	Emenda nº 186 - José Roberto Arruda ***Suprimir o art. 311 do Substitutivo.*** Emenda nº 187 - Jader Barbalho ***Suprimir o art. 311 do Substitutivo.***
Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa. Parágrafo único. A autoridade administrativa que tomar conhecimento do fato referido neste artigo, deverá, sob pena de responsabilidade penal e administrativa, comunicá-lo à autoridade policial competente, para o procedimento devido.	Emenda nº 188 - Pedro Simon ***Suprimir o art. 311 do substitutivo.*** Emenda nº 189 - Valmir Campelo Art. 311. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo automotor ou responsável por empresa de transporte, tempo de direção de condutor de veículo, superior à permitida pela legislação específica, pondo em risco a sua própria segurança ou a de terceiros.
	Emenda nº 170 - Sérgio Machado Art. Retirar o disco ou unidade armazenadora do registro, em caso de acidente com vítima envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, com o intuito de dificultar a perícia técnica. Penas: detenção, de um a seis meses, ou multa.
CAPÍTULO XX	
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	
Art. 312. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.	
Art. 313. O CONTRAN tem o prazo de duzentos e quarenta dias a partir da publicação deste Código para expedir as Resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as Resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam diminuir o número de acidentes e assegurar a proteção de pedestres.	
Parágrafo único. As Resoluções do CONTRAN existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com o mesmo.	
Art. 314. O Ministério da Educação e do Desporto mediante proposta do CONTRAN deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação desta lei, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.	
Art. 315. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 280 só entrará em vigor após duzentos e quarenta dias contado da publicação desta lei.	
Art. 316. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de condução de escolares e de aprendizagem às normas do art.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
135, inciso III, e art. 153, respectivamente.	
Art. 317. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e psicológica, ressalvados os casos especiais previstos nesta lei.	
Art. 318. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN e respeitadas as demais normas previstas neste do Código, são equipamentos obrigatórios:	
I - Dos veículos automotores e ônibus elétricos:	
a) pára-choques, dianteiro e traseiro;	
b) protetores das rodas traseiras dos caminhões;	
c) espelhos retrovisores, interno e externo;	
d) limpadores de pára-brisa;	
e) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;	
f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca ou amarela;	
g) lanterna de luz vermelha na parte traseira;	
h) velocímetro;	
i) buzina;	
j) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;	
k) extintor de incêndio, para veículos de carga e de transporte coletivo;	
l) silenciador de ruídos de explosão do motor, exceto para os ônibus elétricos;	
m) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes;	
n) luz para o sinal "PARE";	
o) iluminação da placa traseira;	
p) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás;	
q) cinto de segurança para árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;	
r) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;	
s) registrador de velocidade *(tacógrafo)* que substituirá o velocímetro nos veículos destinados ao transporte de escolares, e, desde sua fabricação, nos veículos novos destinados ao transporte de passageiros com mais de dez lugares e ao transporte de carga com capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a dezenove toneladas.	Emenda nº 190 - Sérgio Machado Art. 318. I - s) registrador de velocidade, descrito no inciso II do art. 106, que substituirá o velocímetro nos veículos destinados ao transporte de escolares, e, desde sua fabricação, nos veículos novos destinados ao transporte de passageiros com mais de dez lugares e ao transporte de carga com capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a dezenove toneladas.
II - De reboque e semi-reboque:	
a) pára-choque traseiro;	
b) protetores das rodas traseiras;	
c) lanternas de luz vermelha na parte traseira;	
d) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes, para os de capacidade superior a setecentos e cinqüenta quilogramas;	
e) luz para o sinal "PARE";	
f) iluminação da placa traseira;	
g) indicadores luminosos de mudança de direção, atrás;	
h) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.	
III - De propulsão humana ou tração animal:	
a) freios;	
b) luz branca ou amarela dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos das mesmas cores.	
Parágrafo único. Dos equipamentos previstos no inciso I, não serão exigidos:	
I - Aos ciclomotores, motonetas e motocicletas, os previstos nas alíneas a, b, d, e, j, k, p, q, e r;	
II - Aos tratores, os previstos nas alíneas a, b, c, d, e, j, k, q, e s.	
Art. 319. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.	
Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.	
Art. 320. Até a fixação pelo CONTRAN, são os seguintes os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies da via:	
I - peso bruto total por unidade ou combinações de veículos: quarenta e cinco toneladas;	
II - peso bruto por eixos isolados: dez toneladas;	
III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros: dezessete toneladas ;	
IV - Peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
centímetros e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros: quinze toneladas;	
V - Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros: vinte e cinco toneladas e quinhentos quilogramas;	
VI - Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:	
a) inferior ou igual a um metro e vinte centímetros: nove toneladas;	
b) superior a um metro e vinte centímetros e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros: treze e meia toneladas.	
§ 1º Considerar-se-ão eixos em tandem, dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.	
§ 2º Quando, em um conjunto de dois eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a dois metros e quarenta centímetros, cada eixo será considerado como se fosse isolado.	
§ 3º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com os respectivos limites legais de dezessete toneladas e vinte e cinco toneladas e quinhentos quilogramas, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a um mil e setecentos quilogramas.	
§ 4º Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no inciso I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infrinjam as condições técnicas das obras de arte rodoviárias, constantes do roteiro a ser percorrido.	
§ 5º O CONTRAN regulamentará configurações de eixos duplos com distância dos dois planos verticais que contenham os centros das rodas inferior a um metro e vinte centímetros, especificando os tipos de pneus e peso por eixo, ouvido o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário.	
Art. 321. Até a fixação pelo CONTRAN, os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:	
I - se todos os eixos forem dotados de, no mínimo quatro pneumáticos cada um;	
II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.	
§ 1º nos eixos isolados, dotados de dois pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo será de três toneladas, quando utilizados pneus de até oitocentos e trinta milímetros de diâmetro, e de seis toneladas, quando usados pneus com diâmetro superior.	
§ 2º a adoção de eixos com dois pneumáticos com banda extra larga somente será admitida após aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvidos o Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo e o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário, para o estabelecimento dos limites de peso a serem transmitidos às superfícies das vias públicas.	
Art. 322. Em cento e oitenta dias o CONTRAN fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 230, aplicando-se a penalidade de 20 (vinte) UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.	
Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.	
Art. 323. Até fixação pelo CONTRAN, as dimensões autorizadas para veículos, com carga ou se ela, são as seguintes:	
I - largura máxima: dois metros e sessenta centímetros;	
II - altura máxima: quatro metros e quarenta centímetros;	
III - comprimento total:	
a) veículos simples: treze metros e vinte centímetros;	
b) veículos articulados: dezoito metros e quinze centímetros;	
c) veículos com reboque: dezenove metros e oitenta centímetros.	
§ 1º são fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros *e de cargas*:	Emenda nº 89 - Totó Cavalcante Art. 323. § 1º São fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros:
I - nos veículos simples de transportes de carga, até 60% (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a três metros e cinqüenta centímetros;	
II - nos veículos simples de transporte de passageiros:	
a) com motor traseiro, até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;	Emenda nº 89 - Totó Cavalcante Art. 323. § 1º I - com motor traseiro, até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;
b) com motor dianteiro, até 71% (setenta e um por cento) da distancia entre eixos;	Emenda nº 89 - Totó Cavalcante Art. 323. § 1º

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
	II - com motor dianteiro, até 71% (setenta e um por cento) da distância entre eixos;
c) com motor central, até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos.	Emenda nº 89 - Totó Cavalcante Art. 323. § 1º III - com motor central, até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos;
§ 2º a distância entre eixos prevista no parágrafo anterior será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos.	
Art. 324. As repartições de trânsito conservarão por cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores e ao registro e licenciamento de veículos, podendo ser microfilmados ou digitalizados para todos os efeitos legais.	
Art. 325. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.	
Art. 326. Somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados pela legislação complementar.	
	Emenda nº 191 - Sérgio Machado Art. 326. Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará a renovação do licenciamento dos veículos que tenham peso e dimensões excedentes, definindo requisitos mínimos de segurança para circulação. Emenda nº 192 - Valmir Campelo Art. 326. Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o trânsito de veículos atualmente em circulação que tenham peso e dimensões excedentes, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo.
Art. 327. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.	
Art. 328. Os condutores dos veículos de que trata o art. 135, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva autorização.	
Art. 329. Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento (de entrada e saída e de uso de "placas de experiência"), conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.	
§ 1º Os livros indicarão:	
I - data de entrada do veículo no estabelecimento;	
II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;	
III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;	
IV - nome, endereço e identidade do comprador;	
V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;	
VI - número da placa de experiência.	
§ 2º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.	
§ 3º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo, registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas serem apreendidos ou retidos para sua completa regularização.	
§ 4º As autoridades de trânsito e as policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.	
§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.	
Art. 330. Até a nomeação e posse dos membros que passarão a integrar os colegiados destinados ao julgamento dos recursos administrativos previstos na Seção II do Capítulo XVIII deste Código, o julgamento dos recursos ficará a cargo dos órgãos ora existentes.	
Art. 331. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.	
Art. 332. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 92 e 93 deste Código, que terão de ser atendidas obrigatoriamente pelos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito para exercerem suas competências.	

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
§ 1º Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas regras estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo.	
§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.	
Art. 333. As ondulações transversais existentes deverão ser homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação desta lei, devendo ser retiradas em caso contrário.	
Art. 334. São os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de três metros e cinqüenta centímetros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de seiscentos quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e um mil quilogramas no peso total ***e canceladas as notificações de infração emitidas, garantindo aos seus proprietários o direito de dispor dos mesmos até o sucateamento.***	Emenda nº 193 - Sérgio Machado Art. 334. São os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de três metros e cinqüenta centímetros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de seiscentos quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e um mil quilogramas no peso total, ***permitida a renovação do licenciamento dos veículos que atendam os requisitos mínimos de segurança veicular, conforme regulamentação.*** Emenda nº 194 - José Eduardo Dutra Art. 334. Ficam os veículos-ônibus rodoviários e os de transporte de carga de dois eixos simples com 13,20 metros de cumprimento, com altura acima de 3,50 metros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de 600 quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro, e 1000 quilogramas no peso total e canceladas as notificações de infração ***a este respeito emitidas,*** garantindo-se aos seus proprietários o direito de dispor dos mesmos até o sucateamento.
	Emenda nº 195 - Valmir Campelo Art. 334. Parágrafo único. As notificações de infração a serem canceladas, são exclusivamente, aquelas cujo excesso de peso apurado estejam dentro da tolerância definida neste artigo.
Art. 335. Até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de trezentos e sessenta dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais, aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II.	
Art. 336. Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que o compõem e o CONTRANDIFE do Distrito Federal.	
	Emenda nº 196 - Valmir Campelo Art. Os órgãos e entidades executivos estaduais disponibilizarão, obrigatoriamente, aos demais órgãos e entidades executivas de trânsito, todos os recursos necessários para a efetiva aplicação e notificação das penalidades e arrecadação das multas.
Art. 337. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo ***regras de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva,*** primeiros socorros e ***Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.***	Emenda nº 197 - Romeu Tuma Art. 337. As montadoras, encarroçadoras, ou importadores e fabricantes, ao comercializarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, ficam obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo informações sobre primeiros socorros e direção defensiva.
Art. 338. É o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinqüenta e quatro reais), em favor do Ministério ***ou órgão a que couber a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,*** para atender despesas decorrentes da implantação deste Código.	Emenda nº 198 - José Eduardo Dutra Art. 338. É o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinqüenta e quatro reais), em favor do Ministério ***competente*** para atender despesas decorrentes da implantação deste Código.
Art. 339. Este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.	
Art. 340. São revogadas a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, a Lei nº 5.693, de 16 de agosto de 1971, a Lei nº 5.820, de 10 de novembro de 1972, a Lei nº 6.124, de 25 de outubro de 1974, a Lei nº 6.308, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.369, de 27 de outubro de 1976, a Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, a Lei nº 7.031, de 20 de setembro de 1982, a lei nº 7.052, de 02 de dezembro de 1982, a Lei nº 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei nº 584, de 16 de maio de 1969, o Decreto-lei nº 912, de 02 de outubro de 1969, e o Decreto-lei nº 2.446, de 21 de julho de 1988.	
Dos Conceitos e Definições	
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, ***civil ou policial militar,*** credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, ***policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.***	Emenda nº 199-A - Francelino Pereira AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício de atividades de fiscalização e operação de trânsito. Emenda nº 200 - Iris Rezende ***Agente de Trânsito - funcionário*** credenciado pela autoridade de trânsito para exercício de fiscalização e operação de trânsito, bem como o policial militar, ***bombeiro militar ou patrulheiro rodoviário federal nas funções previstas neste Código.***
FISCALIZAÇÃO - ***é o ato de controlar o cumprimento das regras estabelecidas*** na legislação de trânsito através do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de	Emenda nº 201 - Iris Rezende Fiscalização - é a ***ação do agente de trânsito*** de fazer cumprir a legislação e as regras

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994.	Emendas
circunscrição dos órgãos executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.	através do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito da circunscrição dos órgãos executivos e de acordo com as competências definidas neste Código. Emenda nº 202 - Valmir Campelo FISCALIZAÇÃO - é o *ato de verificar* o cumprimento das regras estabelecidas na legislação de trânsito e *das ordens e consentimentos emanados* do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito da circunscrição dos órgãos executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - *monitoramento das condições, de fluidez,* de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências *(veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, etc.),* prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.	Emenda nº 203 - Iris Rezende Operação de Trânsito - *conjunto de procedimentos tendentes à manutenção das condições previstas pela Engenharia de Trânsito,* no tocante à circulação, ao estacionamento e a parada na via, com a prestação de socorros imediatos e informações aos usuários.
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - é a função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.	Emenda nº 204 - Romeu Tuma Policiamento Ostensivo de Trânsito - tem o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, devendo ser exercido por policial militar *ou por guarda municipal através de convênio com o Estado.* Emenda nº 204-A - Francelino Pereira Policiamento Ostensivo de Trânsito - é a função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e de garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando o cumprimento da legislação de trânsito e a livre circulação, evitando acidentes e *efetuando a fiscalização inerente.*
	Emenda nº 205 - José Eduardo Dutra Altere-se a placa de advertência A-20b, invertendo-se o sentido do veículo estampado, para caracterização de "active".
	Emenda nº 206 - Romeu Tuma Retornar o anexo II da proposta originária do PLC, que contém uma modernização da sinalização existente.

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

MESA

Presidente
José Sarney – PMDB – AP

1º Vice-Presidente
Teotonio Vilela Filho – PSDB – AL

2º Vice-Presidente
Júlio Campos – PFL – MT

1º Secretário
Odacir Soares – PFL – RO

2º Secretário
Renan Calheiros – PMDB – AL

3º Secretário
Levy Dias – PPB – MS

4º Secretário
Ernandes Amorim – PMDB – RO

Suplentes de Secretário

Antônio Carlos Valadares – PSB – SE
Eduardo Suplicy – PT – SP
Ney Suassuna – PMDB – PB
Emília Fernandes – PTB – RS

CORREGEDORIA PARLAMENTAR

Corregedor
(Eleito em 16-3-95)
Romeu Tuma – PSL – SP

Corregedores – Substitutos
(Eleitos em 16-3-95)
1º Senador Ramez Tebet – PMDB – MS
2º Senador Joel de Hollanda – PFL – PE
3º Senador Lúcio Alcântara – PSDB – CE

PROCURADORIA PARLAMENTAR
(Designação: 16 e 23-11-95)
Nabor Júnior – PMDB – AC
Waldeck Ornelas – PFL – BA
Emília Fernandes – PTB – RS
José Ignácio Ferreira – PSDB – ES
Lauro Campos – PT – DF

LIDERANÇA DO GOVERNO

Líder
Elcio Alvares – PFL – ES

Vice-Líderes
José Roberto Arruda – PSDB – DF
Vilson Kleinübing – PFL – SC
Ramez Tebet – PMDB – MS

LIDERANÇA DO PMDB

Líder
Jáder Barbalho

Vice-Líderes
Ronaldo Cunha Lima
Nabor Júnior
Gerson Camata
Carlos Bezerra
Ney Suassuna
Gilvam Borges
Fernando Bezerra
Gilberto Miranda

LIDERANÇA DO PFL

Líder
Hugo Napoleão
Vice-Líderes
Edison Lobão
Francelino Pereira
Joel de Holanda
Romero Jucá

LIDERANÇA DO PSDB

Líder
Sérgio Machado
Vice-Líderes
Geraldo Melo
José Ignácio Ferreira
Lúdio Coelho

LIDERANÇA DO PPB

Líder
Epitacio Cafeteira

Vice-Líder
Esperidião Amin

LIDERANÇA DO PT

Líder
José Eduardo Dutra

Vice-Líder
Benedita da Silva

LIDERANÇA DO PTB

Líder
Valmir Campelo

Vice-Líder

LIDERANÇA DO PDT

Líder
Júnia Marise

Vice-Líder
Sebastião Rocha

LIDERANÇA DO PSB
Líder
Ademir Andrade

LIDERANÇA DO PPS

Líder
Roberto Freire

LIDERANÇA DO PSL

Líder
Romeu Tuma

CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR
(Eleito em 19.4.95)

Presidente: Casildo Maldaner - PMDB - SC
Vice-Presidente: José Alves - PFL - SE
(Eleitos em 28.2.96)

Titulares		Suplentes
	PMDB	
1. Casildo Maldaner		1. Onofre Quinan
2. Ramez Tebet		2. Gerson Camata
3. Nabor Júnior		3. Flaviano Melo
4. Ney Suassuna		4. Coutinho Jorge
	PFL	
1. Élcio Álvares		1. José Agripino
2. Francelino Pereira		2. Carlos Patrocínio
3. Waldeck Ornelas		3. Vilson Kleinübing
4. José Alves		4. José Bianco
	PSDB	
1. Lúcio Alcântara		1. Jefferson Peres
2. (vago)		2. José Ignácio Ferreira
	PPB (ex-PPR + ex-PP)	
1. Epitácio Cafeteira		1. Lucídio Portella
2. Osmar Dias (PSDB)		2. Antônio Carlos Valadares (PSB)
	PTB	
1. Emília Fernandes		1. Arlindo Porto
	PT	
1. Marina Silva		1. Lauro Campos
	PDT	
1. Darcy Ribeiro		1. Sebastião Rocha

Membro Nato
Romeu Tuma (Corregedor)

SENADO FEDERAL
SECRETARIA LEGISLATIVA

SUBSECRETARIA DE COMISSÕES

Diretora: SÔNIA DE ANDRADE PEIXOTO
Ramais: 3490 - 3491 Fax: 1095

SERVIÇO DE COMISSÕES ESPECIAIS E DE INQUÉRITO

Chefe: LUIZ CLÁUDIO DE BRITO
Ramais: 3511 - 3514 Fax: 3606

Secretários:
ADRIANA TAVARES SOBRAL (Ramal: 4252)
CARLOS GUILHERME FONSECA (Ramal: 3510)
FRANCISCO NAURIDES BARROS (Ramal: 3508)
MARCOS SANTOS PARENTE FILHO (Ramal: 3623)
MARTA HELENA PINTO F. PARENTE (Ramal: 3501)

SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS

Chefe: JOSÉ ROBERTO ASSUMPÇÃO CRUZ
Ramais: 3507 - 3520 Fax: 3512

Secretários:
EDNALDO MAGALHÃES SIQUEIRA (Ramal: 3520)
IVANILDE PEREIRA DIAS (Ramal: 3503)
JOAQUIM BALDOÍNO DE B. NETO (Ramal: 4256)
MARIA DE FÁTIMA M. DE OLIVEIRA (Ramal: 4256)
SÉRGIO DA FONSECA BRAGA (Ramal: 3502)
WILL DE MOURA WANDERLEY (Ramal: 3509)

SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: FRANCISCO GUILHERME THEES RIBEIRO
Ramais: 4638 - 3492 Fax: 4573

Secretários:
ANTONIO CARLOS P. FONSECA (Ramal: 4604)
CELSO ANTONY PARENTE (Ramal: 4607)
DIRCEU VIEIRA MACHADO FILHO (Ramal: 4605)
IZAIAS FARIA DE ABREU (Ramal: 3935)
PAULO ROBERTO A. CAMPOS (Ramal: 3496)
RAIMUNDO FRANCO DINIZ (Ramal: 4608)
VERA LÚCIA LACERDA NUNES (Ramal: 4609)

COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

PRESIDENTE: SENADOR GILBERTO MIRANDA
VICE-PRESIDENTE: SENADOR PEDRO PIVA *2
(27 TITULARES E 27 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PMDB			
GILVAN BORGES	AP-2151/52	1-MARLUCE PINTO	RR-1101/1201
GILBERTO MIRANDA	AM-3104/05	2- MAURO MIRANDA	GO-2091/92
NEY SUASSUNA	PB-1145/1245	3-ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/07
ONOFRE QUINAN	GO-3148/49	4-RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/22
CARLOS BEZERRA	MT-2291/92	5-PEDRO SIMON	RS-3230/31
JADER BARBALHO	PA-3051/53	6-CASILDO MALDANER	SC-2141/42
RAMEZ TEBET	MS-2221/22	7-GERSON CAMATA	ES-3203/04
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	8-VAGO	
PFL			
FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/12	1-JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/98
VILSON KLEINÚBING	SC-2041/42	2-JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/74
JONAS PINHEIRO	MT-2271/72	3- WALDECK ORNELAS	BA-2211/12
BELLO PARGA	MA-3069/70	4-ROMERO JUCÁ	RR-2111/12
FREITAS NETO	PI-2131/32	5-JOSÉ BIANCO	RO-2231/32
JOÃO ROCHA	TO-4070/71	6-ELCIO ALVARES	ES-3130/31
HUGO NAPOLEÃO	PI-4478/80	7-ANTONIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2191/97
PSDB			
BENI VERAS	CE-3242/43	1-LÚDIO COELHO	MS-2381/82
JEFFERSON PERES	AM-2061/62	2-SÉRGIO MACHADO	CE-2281/82
PEDRO PIVA *1	SP-2351/52	3-LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/02
GERALDO MELO	RN-2371/72	4-JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/12
OSMAR DIAS	PR-2121/22	5-COUTINHO JORGE	PA-3050/4393
PPB			
ESPERIDIÃO AMIN	SC-4200/06	1-EPITÁCIO CAFETEIRA	MA-4073/74
JOSÉ BONIFÁCIO	TO-2071/72	2-LUCÍDIO PORTELLA	PI-3055/56
PT			
LAURO CAMPOS	DF-2341/42	1- JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2391/92
EDUARDO SUPLICY	SP-3213/15	2- VAGO	
PTB			
VALMIR CAMPELO	DF-1046/1146	1-JOSÉ EDUARDO A. VIEIRA	PR-4059/60
PDT			
JÚNIA MARISE	MG-4751/52	1-SEBASTIÃO ROCHA	AP-2244/46
PSB			
ADEMIR ANDRADE	PA-2101/02	1-ANTONIO C. VALADARES	SE-2201/04

***1 - o titular da cadeira - Sen. JOSÉ SERRA - reassumiu sua vaga no Senado.**

REUNIÕES: TERÇAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS. SALA Nº 19 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: DIRCEU VIEIRA MACHADO FILHO TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3255
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3516/4605 FAX: 311-4344

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS

PRESIDENTE: SENADOR BENI VERAS
VICE-PRESIDENTE: SENADOR CARLOS WILSON
(29 TITULARES E 29 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
	PMDB		
CARLOS BEZERRA	MT- 2291/97	1-NABOR JUNIOR	AC-1478/1378
GILVAN BORGES	AP-2151/57	2-ONOFRE QUINAN	GO-3148/50
JOÃO FRANÇA	RR-3067/68	3-JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78
CASILDO MALDANER	SC-2141/47	4-FERNANDO BEZERRA	RN-2461/67
RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/27	5-VAGO	
MAURO MIRANDA	GO-2091/97	6-RAMEZ TEBET	MS-2221/27
MARLUCE PINTO	RR-1101/1201	7-VAGO	
VAGO		8-VAGO	
VAGO		9-VAGO	
	PFL		
ROMERO JUCÁ	RR-2111/17	1-GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47
JONAS PINHEIRO	MT-2271/77	2-JOSÉ BIANCO	RO-2231/37
ANTONIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2411/12	3-ELCIO ALVARES	ES-3130/32
JOSÉ ALVES	SE-4055/57	4-FREITAS NETO	PI-2131/37
BELLO PARGA	MA-3069/72	5-JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/99
WALDECK ORNELAS	BA-2211/17	6-JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/67
EDISON LOBÃO	MA-2311/17	7-BERNARDO CABRAL	AM-2081/87
VAGO		8-VAGO	
	PSDB		
BENI VERAS	CE-3242/43	1-ARTUR DA TÁVOLA	RJ-2431/37
LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/07	2-GERALDO MELO	RN-2371/77
CARLOS WILSON	PE-2451/57	3-JEFFERSON PERES	AM-2061/67
OSMAR DIAS	PR-2121/22	4-LÚDIO COELHO	MS-2381/87
COUTINHO JORGE	PA-3050/4393	5-JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/12
	PPB		
LUCÍDIO PORTELLA	PI-3055/57	1-EPITÁCIO CAFETERIA	MA-4073/74
JOSÉ BONIFÁCIO	TO-2071/77	2-ESPERIDIÃO AMIN	SC-4206/07
	PT		
MARINA SILVA	AC-2181/87	1-JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2391/97
BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/77	2-VAGO	
	PTB		
VALMIR CAMPELO	DF-1248/1348	1-EMÍLIA FERNANDES	RS-2331/32
	PDT		
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/31	1-JUNIA MARISE	MG-7453/4018
	PSB		
ANTONIO C. VALADARES	SE-2201/04	1-VAGO	

OBS: De acordo com a nova proporcionalidade partidária ainda se faz necessária a seguinte alteração:

1 - PMDB: falta indicar 1 titular e 1 suplente

REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 14:00 HS.
SECRETÁRIO: RAYMUNDO FRANCO DINIZ
FONES DA SECRETARIA: 311- 4608/3515

SALA Nº 09 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3359
FAX: 311-3652

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

PRESIDENTE: SENADOR IRIS REZENDE
VICE-PRESIDENTE: SENADOR LÚCIO ALCÂNTARA
(23 TITULARES E 23 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PMDB			
IRIS REZENDE	GO-2031/37	1- VAGO	
RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/27	2-PEDRO SIMON	RS-3230/32
ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/07	3-GILVAN BORGES	AP-2151/57
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	4-CARLOS BEZERRA	MT-2291/97
RAMEZ TEBET	MS-2221/27	5-GILBERTO MIRANDA	AM-3104/06
FERNANDO BEZERRA	RN-2461/62	6-CASILDO MALDANER	SC-2141/47
NEY SUASSUNA	PB-4345/46	7-VAGO	
PFL			
GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47	1-ELCIO ALVARES	ES-3130/32
EDISON LOBÃO	MA-2311/17	2-JOÃO ROCHA	TO-4070/71
JOSÉ BIANCO	RO-2231/37	3- ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2191/97
BERNARDO CABRAL	AM-2081/87	4-HUGO NAPOLEÃO	PI-4478/80
FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/17	5-JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/67
JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/74	6-FREITAS NETO	PI-2131/37
PSDB			
JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA	ES-2021/27	1-BENI VERAS	CE-3242/43
LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/07	2-ARTUR DA TÁVOLA	RJ-2431/36
JEFFERSON PERES	AM-2061/67	3-PEDRO PIVA	SP-2351/52
SÉRGIO MACHADO	CE-2284/87	4-VAGO	
PPB			
ESPERIDIÃO AMIN	SC-4206/07	1-EPITÁCIO CAFETEIRA	MA-4073/74
PT			
JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2391/97	1-BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/77
PTB			
REGINA ASSUMPÇÃO	MG-2321/27	1-JOSÉ EDUADRO A. VIEIRA	PR-4059/60
PDT			
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/30	1-JÚNIA MARISE	MG-4751/52
PSB			
ANTONIO C. VALADARES	SE-2201/04	1-ADEMIR ANDRADE	PA-2101/02
PPS / PSL			
ROBERTO FREIRE	PE-2161/67	1- VAGO	
ROMEU TUMA *1	SP-2051/57		

*1 - Os Senadores ROBERTO FREIRE e ROMEU TUMA indicaram-se para a mesma vaga, conforme Of. 105/96-SF/GSRFRE e o Of. 099/96-GSTR

OBS: De acordo com a nova proporcionalidade partidária ainda se faz necessária a seguinte alteração:

1 - PMDB: falta indicar 1 suplente

REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS. SALA Nº 03 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIA: VERA LÚCIA LACERDA NUNES TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3541
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3972/4612 FAX: 311- 4315

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO - CE

PRESIDENTE: SENADOR ROBERTO REQUIÃO
VICE-PRESIDENTE: SENADORA EMÍLIA FERNANDES
(27 TITULARES E 27 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PMDB			
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	1-RAMEZ TEBET	MS-2222/23
IRIS REZENDE	GO-2031/32	2-ONOFRE QUINAN	GO-3148/49
ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/02	3-FLAVIANO MELO	AC-3493/94
GERSON CAMATA	ES-3203/04	4-NEY SUASSUNA	PB-4345/4346
JADER BARBALHO	PA-2441/42	5-HUMBERTO LUCENA	PB-3139/40
JOÃO FRANÇA	RR-3067/68	6-MAURO MIRANDA	GO-2091/92
MARLUCE PINTO	RR-1101/1201	7-NABOR JÚNIOR	AC-1478/1378
VAGO		8-VAGO	
PFL			
JOÃO ROCHA	TO-4070/71	1-BERNARDO CABRAL	AM-2081/87
WALDECK ORNELAS	BA-2211/12	2-VILSON KLEINUBING	SC-2041/42
FREITAS NETO	PI-3131/37	3-EDISON LOBÃO	MA-2311/12
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/98	4-ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2191/92
JOSÉ BIANCO	RO-2231/32	5-BELLO PARGA	MA-3069/70
ELCIO ALVARES	ES-3130/32	6-FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/12
JONAS PINHEIRO	MT-2271/77	7-ROMERO JUCÁ	RR-2111/17
PSDB			
ARTHUR DA TÁVOLA	RJ-2431/32	1-BENI VERAS	CE-3242/43
CARLOS WILSON	PE-2451/57	2-JEFFERSON PERES	AM-2061/62
SÉRGIO MACHADO	CE-2281/82	3-LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/02
JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/12	4-OSMAR DIAS	PR-2121/27
COUTINHO JORGE	PA-3050/4393	5-VAGO	
PPB			
EPITÁCIO CAFETEIRA	MA-4073/74	1-ESPERIDIÃO AMIN	SC-4206/07
LUCÍDIO PORTELLA	PI-3055/56	2-JOSÉ BONIFÁCIO	TO-2071/72
PT			
MARINA SILVA	AC-2181/82	1-BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/72
LAURO CAMPOS	DF-2341/42	2-ROBERTO FREIRE *1	PE-2161/67
PTB			
EMÍLIA FERNANDES	RS-2331/32	1-REGINA ASSUMPÇÃO	MG-2321/22
PDT			
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/30	1-SEBASTIÃO ROCHA	AP-2244/46
PSB			
VAGO		1-VAGO	

*1 - ROBERTO FREIRE (PPS) - vaga cedida pelo PT

OBS: De acordo com a nova proporcionalidade partidária ainda se fazem necessárias as seguintes alterações:

1 - PMDB: falta indicar 1 titular e 1 suplente
2 - PSB: falta indicar 1 titular e 1 suplente

REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 14:00 HS. SALA Nº 15 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: ANTÔNIO CARLOS P. FONSECA TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3276
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3498/4604 FAX: 311-3121

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CFC

PRESIDENTE: SENADOR EDISON LOBÃO
VICE-PRESIDENTE: SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES
(17 TITULARES E 09 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PMDB			
RAMEZ TEBET	MS-2222/23	1-GILVAN BORGES	AP-2151/52
GILBERTO MIRANDA	AM-3104/05	2-ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/02
FLAVIANO MELO	AC-3493/94	3-VAGO	
HUMBERTO LUCENA	PB-3139/40		
JADER BARBALHO	PA-2441/42		
PFL			
JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/74	1-JOÃO ROCHA	TO-4070/71
VILSON KLEINUBING	SC-2041/42	2-FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/12
JOSÉ ALVES	SE-4055/56		
EDISON LOBÃO	MA-2311/12		
PSDB			
CARLOS WILSON	PE-2451/52	1-JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA	ES-2021/22
SÉRGIO MACHADO	CE-2281/85		
COUTINHO JORGE	PA-3050/4393		
PPB			
EPITÁCIO CAFETEIRA	MA-4073/74	1-JOSÉ BONIFÁCIO	TO-2071/72
PT			
EDUARDO SUPLICY	SP-3215/16	1-LAURO CAMPOS	DF-2341/42
PTB			
JOSÉ EDUARDO A. VIEIRA	PR-4059/60	1-VALMIR CAMPELO	DF-12/1348
PDT			
DARCY RIBEIRO	RJ-4229/30		
PSB / PPS			
ANTONIO C. VALADARES	SE-2201/04		

OBS: De acordo com a nova proporcionalidade partidária ainda se faz necessária a seguinte alteração:

1 - PMDB: falta indicar 1 suplente

REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 10:30 HORAS
SECRETÁRIO: IZAIAS FARIA DE ABREU
TELEFONES DA SECRETARIA: 3935 / 3519

SALA Nº 06 ALA SENADOR NILO COELHO
TEL. SALA DE REUNIÃO: 311-3254
FAX: 311-1060

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: SENADOR JOSÉ AGRIPINO MAIA
VICE-PRESIDENTE: SENADORA REGINA ASSUMPÇÃO
(23 TITULARES E 23 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PMDB			
NABOR JUNIOR	AC-1478/1378	1-ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/2407
MAURO MIRANDA	GO-2091/2097	2-NEY SUASSUNA	PB-4345/4346
ONOFRE QUINAN	GO-3148/3150	2-VAGO	
GERSON CAMATA	ES-3203/ 3204	4-GILBERTO MIRANDA	AM-3104/3106
FERNANDO BEZERRA	RN-2461/2467	5-CARLOS BEZERRA	MT-2291/2297
MARLUCE PINTO	RR-1101/1201	6-VAGO	
VAGO		7-VAGO	
PFL			
HUGO NAPOLEÃO	PI-3085/3086	1-FREITAS NETO	PI-2131/2132
JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/2367	2-JOSAPHAT MARINHO	BA-3173/3174
ROMERO JUCÁ	RR-2111/2117	3-JONAS PINHEIRO	MT-2271/2277
VILSON KLEINUBING	SC-2041/2047	4-GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/3247
ELCIO ALVARES	ES-3130/3132	5-WALDECK ORNELAS	BA-2211/2217
JOEL HOLLANDA	PE-3197/3199	6-JOSÉ ALVES	SE-4055/4057
PSDB			
JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA	ES-2021/2027	1-GERALDO MELO	RN-2371/2377
LÚDIO COELHO	MS-2381/2387	2-CARLOS WILSON	PE-2451/2457
JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/2012	3-COUTINHO JORGE	PA-3050/4393
PEDRO PIVA	SP-2351/2353	4-OSMAR DIAS	PR-2121/2127
PPB			
LUCÍDIO PORTELLA	PI-3055/3057	1-JOSÉ BONIFÁCIO	TO-2071/2077
PDT			
SEBASTIÃO ROCHA	AP-2241/2247	1-DARCY RIBEIRO	RJ-4229/4231
PTB			
REGINA ASSUMPÇÃO	MG-2321/2321	1-JOSÉ EDUARDO A. VIEIRA	PR-4059/60
PT			
JOSÉ EDUARDO DUTRA	SE-2391/2397	1-MARINA SILVA	AC-2181/2187
PSB			
ADEMIR ANDRADE	PA-2101/2107	1-VAGO	
PPS / PSL			
ROBERTO FREIRE	PE-2161/2162	1-ROMEU TUMA	SP-2051/2057

OBS: De acordo com a nova proporcionalidade partidária ainda se fazem necessárias as seguintes alterações:

1 - PMDB: falta indicar 1 titular e 1 suplente

REUNIÕES: TERÇAS-FEIRAS ÀS 14:00 HS.
SECRETÁRIO: CELSO PARENTE
TEL. DA SECRETARIA: 311-4354/4607

SALA Nº 13 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311- 3292 (FAX)
FAX: 311-3286

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE

PRESIDENTE: SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES
VICE-PRESIDENTE: SENADOR BERNARDO CABRAL
(19 TITULARES E 19 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PMDB			
RAMEZ TEBET	MS-2222/23	1-MARLUCE PINTO	RR-1101/4062
FLAVIANO MELO	AC-3493/94	2-FERNANDO BEZERRA	RN-2461/67
CASILDO MALDANER	SC-2141/47	3-RONALDO CUNHA LIMA	PB-2421/27
PEDRO SIMON	RS-3230/31	4-GERSON CAMATA	ES-3203/04
HUMBERTO LUCENA	PB-3139/41	5-IRIS REZENDE	GO-2031/37
ROMEU TUMA *1	SP-2051/57	6-RAMEZ TEBET	MS-2221/22
PFL			
GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47	1-JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/99
ANTONIO CARLOS MAGALHÃES	BA-2191/97	2-BELLO PARGA	MA-3069/72
HUGO NAPOLEÃO	PI-3085/86	3-JOÃO ROCHA	TO-4071/72
JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/67	4-JOSÉ ALVES	SE-4055/57
BERNARDO CABRAL	AM-2081/87	5-VILSON KLEINÜBING	SC-2041/47
PSDB			
GERALDO MELO	RN-2371/77	1-JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA	ES-2021/27
ARTUR DA TÁVOLA	RJ-2431/36	2-CARLOS WILSON	PE-2451/57
LÚDIO COELHO	MS-2381/87	3-PEDRO PIVA	SP-2351/53
PPB			
EPITÁCIO CAFETEIRA	MA-4073/74	1-JOSÉ BONIFÁCIO	TO-3055/57
PT			
BENEDITA DA SILVA	RJ-2171/77	1-MARINA SILVA	AC-2181/87
PTB			
EMÍLIA FERNANDES	RS-2331/34	1-VALMIR CAMPELO	DF-12/1348
PDT			
SEBASTIÃO ROCHA	AP-2241/47	1-DARCY RIBEIRO	RJ-3188/89
PSB / PPS			
ADEMIR ANDRADE	PA-2101/02	ANTONIO C. VALADARES	SE-2201/04

***1 - ROMEU TUMA (PSL) - vaga cedida pelo PMDB**

OBS: De acordo com a nova proporcionalidade partidária ainda se faz necessária a seguinte alteração:

1 - PMDB: falta indicar 1 titular

REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS.
SECRETÁRIO: PAULO ROBERTO A. CAMPOS
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3259/3496

SALA Nº 07 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3367
FAX: 311-3546

COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL
(SEÇÃO BRASILEIRA)

(Designada em 25-4-95)

Presidente: Deputado PAULO BORNHAUSEN

Vice-Presidente: Senador CASILDO MALDANER
Secretário-Geral: Senador LÚDIO COELHO
Secretário-Geral Adjunto: Deputado ROGÉRIO SILVA

SENADORES

Titulares	Suplentes
PMDB	
José Fogaça	Mariuce Pinto[1]
Casildo Maldaner	Roberto Requião
PFL	
Vilson Kleinübing	Joel de Hollanda
Romero Jucá	Júlio Campos
PSDB	
Lúdio Coelho	Geraldo Melo
PPB	
Esperidião Amin	
PTB	
Emília Fernandes	

DEPUTADOS

Titulares	Suplentes
Bloco Parlamentar PFL/PTB	
Luciano Pizzatto	Antônio Ueno
Paulo Bornhausen	José Carlos Vieira
PMDB	
Paulo Ritzel	Elias Abrahão
Valdir Colatto	Rivaldo Macari
PSDB	
Franco Montoro	Yeda Crusius
PPB	
Fetter Júnior[3] [4]	João Pizzolatti
PP	
Dilceu Sperafico	Augustinho Freitas
PT	
Miguel Rossetto	Luiz Mainardi
PP	
Osmar Dias[2]	
PT	
	Benedita da Silva
	Eduardo Suplicy
	Lauro Campos

1 Pedro Simon substituído por Mariuce Pinto, em 2-10-95.
2 Filiado ao PSDB em 22-6-95.
3 Rogério Silva substituído por Júlio Redecker, em 31-5-95
4. Júlio Redecker substituído por Fetter Júnior, em 1º-2-96

Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal

Novas publicações

CANUDOS E OUTROS TEMAS (R$ 10,00)

Euclides da Cunha.

Edição de 1994 comemorativa dos 90 anos de publicação de *Os Sertões*.

CONSTITUIÇÃO DE 1988 (R$ 5,00)

Edição atualizada em 1995 contendo as Emendas Constitucionais e as Emandas Constitucionais de Revisão.

CONSTITUTION DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL / CONSTITUITION OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL (R$ 5,00)

Tradução para o francês de Jacques Villemain e Jean-François Cleaver (Tradutor do Senado Federal) da edição atualizada em 1994, contendo as Emendas Constitucionais e as Emendas Constitucionais de Revisão.

Tradução para o inglês de Istvan Vajda, Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres e Vanira Tavares de Souza, tradutores dos Senado Federal, da edição atualizada em 1994, contendo as Emendas Constitucionais e as Emendas Constitucionais de Revisão.

ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE (R$ 5,00)

Edição de 1995.

Lei nº 8.069 e as alterações da Lei nº 8.242 e Legislação Correlata.

GUIA DAS ELEIÇÕES DE 1994 (R$ 3,00)

Edição de 1994.

Comentários à Lei nº 8.713/93 e informações complementares.

LEGISLAÇÃO INDIGENISTA (R$ 5,00)

Edição de 1993.

Coletânea de textos jurícicos e legislação correlata relativos aos direitos indígenas.

LICITAÇÕES, CONCESSÕES E PERMISSÕES NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (R$ 5,00)

Edição de 1995.

Leis 8.666/93, 8.883/94, 8.987/95, texto da Constituição federal sobre matéria e Legislação Complementar.

RELATORIA DA REVISÃO CONSTITUCIONAL (R$ 45,00 a coleção)

Edição de 1994.

Série com 03 volumes – Pareceres produzidos (histórico)

REGIME JURÍDICO DOS SERVIDORES PÚBLICOS CIVIS E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR (R$ 5,00)

Edição de 1995.

Dispõe sobre o regime jurídico dos Servidores Públicos Civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais e Legislação Complementar.

Pedidos à

Subsecretaria de Edições Técnicas – Senado Federal. Praça dos Três Poderes, Via N–2, Unidade de Apoio III. CEP 70165-900. Brasília-DF. Telefones: (061) 311-4258 e 321-7333. Telex: (061) 1357

Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA

nº 126 · abril/junho – 1995

Leia neste número:

Uma visão crítica do Direito – André Franco Montoro

Processo orçamentário federal: problemas, causas e indicativos de solução – Osvaldo Maldonado Sanches

Expropriação dos bens utilizados para fins de tráfico ilícito de entorpecentes – Edilson Pereira Nobre Júnior

Ministério Público do Trabalho: prerrogativas do ofício são comunicáveis à sua atuação como parte? – José Pitas

Barreira legal nos sistemas eleitorais proporcionais – Ricardo Rodrigues

A imunidade dos fundos de pensão e o mercado de capitais – Arnold Wald

Pena sem prisão: prestação de serviços à comunidade – Fernando da Costa Tourinho Neto

O recurso especial e as decisões interlocutórias desafiadoras por agravo de instrumento – Demócrito Ramos Reinaldo

Consulta e parecer – René Ariel Dotti

A exoneração tributária dos aposentados e pensionistas – Oswaldo Othon de Pontes Saraiva Filho

Evolução do Direito Constitucional brasileiro e o controle de constitucionalidade da lei – Gilmar Ferreiral Mendes

Considerações acerca da constitucionalidade na expedição de medidas provisórias versando matéria orçamentária pública (Nota técnica nº 1/95) – Robison Gonçalves de Castro

Requisitos par Ministro e Conselheiro de Tribunal de Contas – Jorge Ulisses Jacoby Fenandes

Os princípios informadores do contrato de compra e venda internacional na Convenção de Viena de 1980 – Judith Martins-Costa

A defesa da concorrência no Mercosul – José Matias Pereira

Ônus sucumbenciais. Situações controvertidas. – Élio Wanderley de Siqueira Filho

Das Disposições Constitucionais Transitórias (uma redução teórica) – Ivo Dantas

Notas sobre a exegese do artigo 102, I, *n*, da Constituição Federal – Antônio Vital Ramos de Vasconcelos

O civilista Arnoldo Wald – Fernando Whitaker da Cunha

Derecho penal cono teccnología social (Notas sobre las contradicciones del sistem penal) – Juan Marcos Rivero Sanchez

Da codificação à lei civil brasileira – Fernado Braga

O direito eleitoral português – Jorge Miranda

Licitação: pontos polêmicos – Toshio Mukai

A intervenção do Estado brasileiro e a política oligárquica na república velha – Maria Elizabeth Guimarães Teixeira Rocha

Biblioteca e constituição – Sueli Angelica do Amaral

O princípio da responsabilidade objetiva do Estado e a teoria do risco administrativo – Heleno Taveira Torres

A legitimação do Parlamento para função fiscal – Iris Eliete Teixeira Neves de Pinho Tavares

Liderança: uma nova visão – Tânia Mara Botelho

Agamennon Magalhães. O estadista do social, o administrador, o pensamento político – Jarbas Maranhão

Da Jurisprudência como ciência compreensiva. A dialética do compreender mediante o interpretar – Miracy Barbosa de Sousa Gustin

---

ASSINATURA DA REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGILATIVA

Números 125 a 128: R$ 50,00

Os pedidos deverão ser acompanhados de cheque nominal à Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal ou de vale postal remetido à agência APT-Senado. Neste valor já estão incluídos os preços postais referentes à remessa através da ECT.

Nome: .....

Endereço: .....

Cidade: ..... UF: ..... Telefone: ..... Fax: ..... Telex: .....

Data: ..... Assinatura: .....

REGIMENTO INTERNO – SENADO FEDERAL (R$ 10,00)

Edição especial de 1995.

Resolução nº 93, de 1970. Texto consolidado, com as alterações adotadas pelas Resoluções nºs 51, 58 e 63, de 1989, e 1, 9, 17 e 52, de 1990.

REGIMENTO COMUM (CONGRESSO NACIONAL) (R$ 5,00)

Edição de 1995.

Resolução nº 1/70 CN com alterações posteriores.

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA Nºs 1, 10, 12, 17, 22, 82 A 84, 88 A 108, 110 A 127. (R$ 12,50 o volume)

Publicação trimestral de artigos jurídicos e técnico-legislativos com circulação ininterrupta desde 1964.

SENADO & CONGRESSO (R$ 5,00)

Edição de 1995.

Proposições Legislativas, Tramitação, 1995.

Outros títulos

ESTUDOS DA INTEGRAÇÃO (R$ 5,00 o volume)

1º Volume: Defesa da concorrência no Mercosul – Professor Werter Faria; *2º Volume:* A Defesa contra as práticas desleais na Europa – Um exemplo a seguir? – Professor Werter Faria; *3º Volume:* O regime comum de origem no Mercosul; *4º Volume:* ZPEs brasileiras – A necessidade de mudanças no contexto do Mercosul; *5º Volume:* Disciplina da concorrência de controle das concentrações de empresas no Mercosul; *6º Volume:* Os efeitos do artigo 98 do Código Tributário Nacional e o Processo de Integração do Mercosul; *7º Volume:* O estabelecimento de uma política comum de proteção do meio ambiente – sua necessidade num mercado comum; *8º Volume:* Harmonização Legislativa no Mercosul.

LEI DE EXECUÇÃO PENAL E LEGISLAÇÃO CORRELATA (R$ 10,00)

Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984. Código Penal e Código de Processo Penal. Lei das Contravenções Penais, de Prevenção e Repressão ao Tráfico Ilícito de Entorpecentes e sobre Crimes Hediondos. Resoluções da ONU sobre prevenção do delito e tratamento dos reclusos.

OBRA SOCIAL E POLÍTICA DE ALBERTO PASQUALINI (R$ 25,00)

Edição de 1994. 4 volumes.

LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA (R$ 12,00)

10ª edição atualizada, 1994.

Código Eleitoral. Lei de Inelegebilidade. Lei Orgânica dos Partidos Políticos. Eleições de 1994. Legislação correlata. Calendário eleitoral.

Pedidos à
Subsecretaria de Edições Técnicas – Senado Federal. Praça dos Três Poderes, Via N-2, Unidade de Apoio III. CEP 70165-900. Brasília-DF. Telefones: (061) 311-4258 e 321-7333. Telex: (061) 1357

Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal

COMPACT DISK
CD/ROM

– Normas jurídicas de hierarquia superior (leis, decretos, decretos-leis etc.) com base no Banco de Dados "NJUT – Normas Jurídicas", de forma referencial contendo texto integral da Constituição, disponível no Sistema de Informação do Congresso Nacional – SICON, do Prodasen.

– O acervo inclui, além de 3.988 documentos anteriores a 1946, dados informativos da legislação posterior àquele ano provenientes das seguintes fontes:

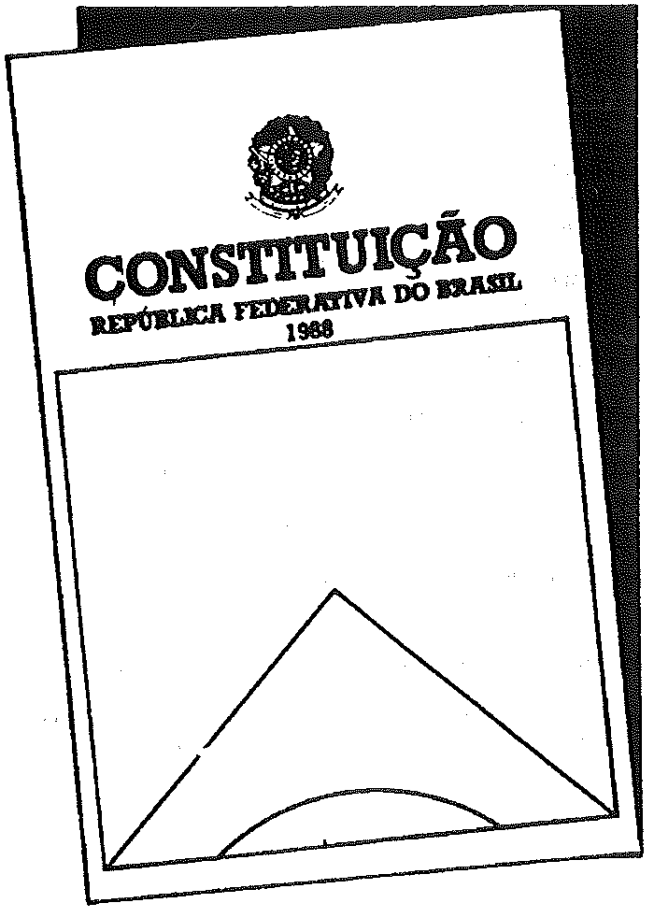
- Diário Oficial da União (a partir de 1808)
- Diário OFicial da União (acervo micrográfico do período 1930/1954)
- Diário do Congresso I – Câmara (a partir de 1888)
- Diário do Congresso II – Senado (a partir de 1888)
- Diário da Justiça (a partir de 1925)

– Trimestralmente será editada uma nova versão do CD-ROM NJUT com dados atualizados.

– O pedido deverá ser acompanhado de depósito bancário a ser realizado na Caixa Econômica Federal em nome da FUNDASEN, agência 0005, operação 006, conta nº 950.056-8.

Valor unitário: R$ 65,00
Despesas postais: R$ 5,00

Subsecretaria de Edições Técnicas
do Senado Federal



CONSTITUIÇÃO FEDERAL ATUALIZADA COM TODAS AS MUDANÇAS EFETUADAS DESDE A SUA ELABORAÇÃO EM 1988, INCLUÍDAS, INCLUSIVE, TODAS AS EMENDAS CONSTITUCIONAIS DE REVISÃO.

Os pedidos à
Subsecretaria de Edições Técnicas — Senado Federal
Praça dos Três Poderes, Anexo 1, 22.º andar — 70165-900 — Brasília — DF

Telefones: (061) 311-3578, 3579 e 3589
Fax: (061) 311-4258 e 321-7333 — Telex: (061) 1357

Central de venda direta ao usuário:
Via N-2, Unidade de Apoio 1 (fundos do CEGRAF, pelo estacionamento à esquerda)

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

PREÇO DE ASSINATURA

SEMESTRAL

Assinatura s/ o porte	R$ 31,00
Porte do Correio	R$ 96,60
Assinatura c/porte	R$ 127,60 (cada)
Valor do número avulso	R$ 0,30

Os pedidos devem ser acompanhados de cheque pagável em Brasília, Nota de Empenho ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal – Agência 1386 – PAB-CEGRAF, conta corrente nº 920001-2 e/ou pelo Banco do Brasil – Agência 0452-9 – CENTRAL, conta corrente nº 55560204/4, a favor do

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes – Brasília – DF
CEP: 70160-900

Maiores informações pelos Telefones (061) 311-3738 e 311-3728 na Supervisão de Assinaturas e Distribuição de Publicações – Coordenação de Atendimento ao Usuário.